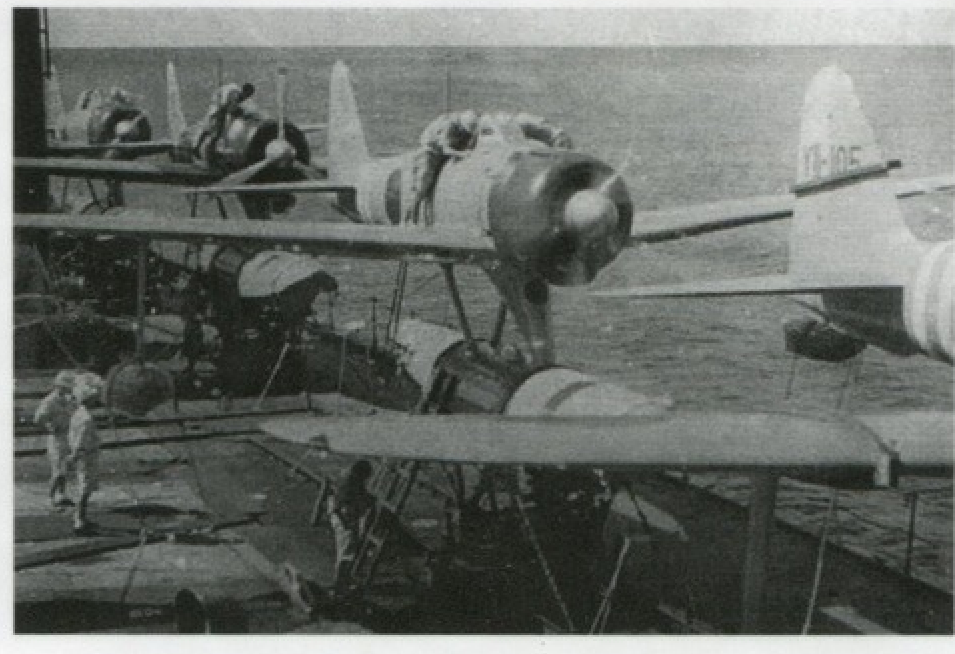


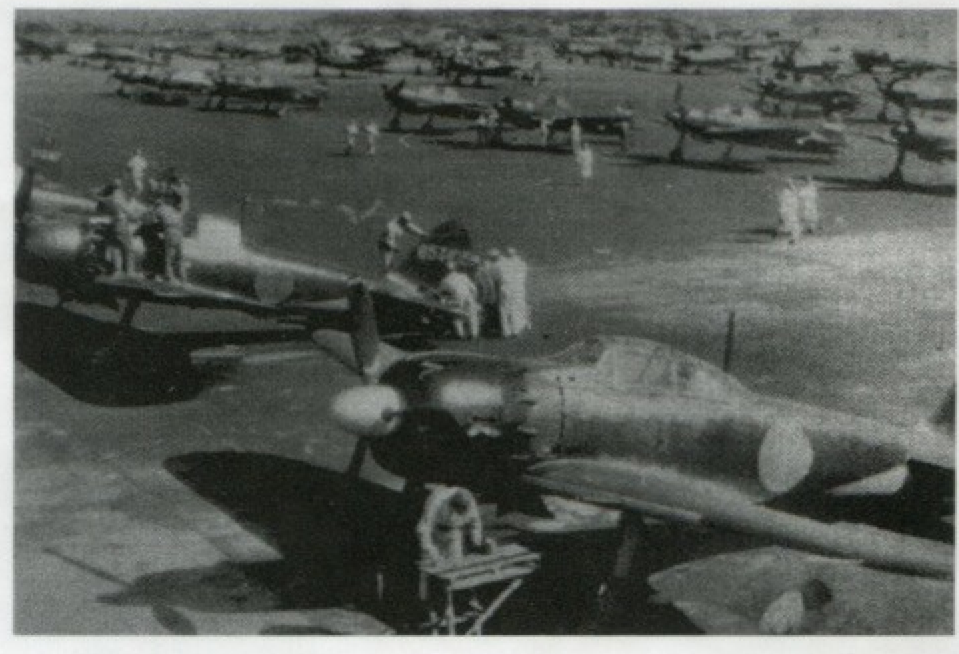
Андрей Харук

«ЗЕРО»

ЛУЧШИЙ ПАЛУБНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ







Андрей Харук

«ЗЕРО»
ЛУЧШИЙ ПАЛУБНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ

ГРОЗА «ЛЕТАЮЩИХ КРЕПОСТЕЙ»

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2010

ББК 68.54
Х23

Оформление серии П. Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника В. Петелина

Харук А.И.
Х23 «Зеро». Лучший палубный истребитель – М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2010. – 128 с.: ил.

ISBN 978-5-699-41280-8

«Вы не встретите ничего серьезнее полотняных бипланов» — накануне войны на Тихом океане подобное отношение к японской авиации было широко распространено среди летчиков Союзников. Недооценка противника стоила многим из них жизни, потому что с первых дней тихоокеанской бойни они столкнулись с истребителем «Мицубиси» А6М, больше известным как «ЗЕРО»....

Этот великолепный самолет по праву стал одним из символов Второй Мировой. От Перл-Харбора и до последних боев по отражению налетов на Японию, этот истребитель участвовал практически во всех воздушных сражениях Императорского флота. Его феноменальная маневренность и большая дальность полета вошли в легенду. В течение первых шести месяцев войны на Тихом океане он не знал себе равных. Однако «Зеро» так и не дождался достойной замены — японцам больше не удалось создать ничего подобного, и хотя к 1944 году «Мицубиси» А6М уже явно устарел, уступая истребителям Союзников по всем статьям, японская промышленность продолжала выпускать «Зеро» до конца войны.

Эта книга — первое отечественное исследование истории создания, производства и боевого применения лучшего и самого массового японского истребителя.

ББК 68.54

ISBN 978-5-699-41280-8

СОДЕРЖАНИЕ

Введение

«Рейсен» был для меня все равно, что меч для самурая. Я ощущал его, как собственное тело», — такими словами вспоминал свой самолет один из японских пилотов. Он имел ввиду самый известный японский самолет Второй мировой войны — истребитель «Мицубиси» А6М «Рейсен» (сокращенно от «Рей-Сики Сентоки» — «Истребитель ноль»). От Пёрл-Харбора и до последних боев по отражению налетов на Японию американских «Сверхкрепостей» этот истребитель участвовал практически во всех воздушных сражениях, проводимых Императорским флотом. Его феноменальная маневренность и большая дальность полета стали почти легендой и до сего дня «Зеро» остается символом японской авиации. В течение первых шести месяцев войны на Тихом океане он снискал мировую славу, не встречая равных себе в воздушных боях. Но в ходе войны «Рейсен» так и не дождался достойной замены — истребителя, способного превзойти новые самолеты противника по скорости, вооружению и живучести. С конца 1942 г. нести свой крест боев для А6М было все тяжелей. Несмотря на то, что после 1943 г. истребитель уже явно устарел, японская промышленность продолжала выпускать его до конца войны. В итоге, «Рейсен» стал самым массовым японским самолетом.

Концепция

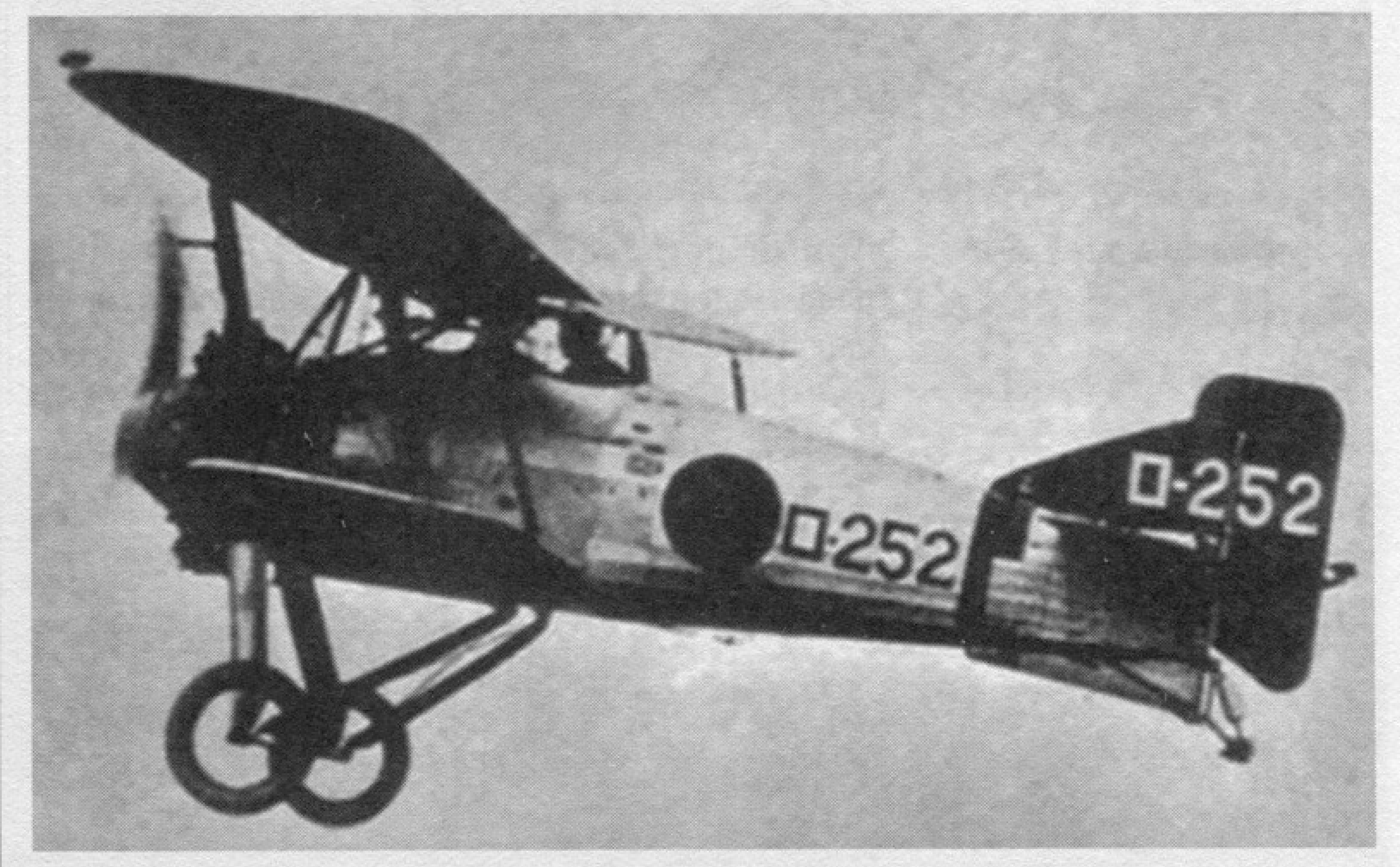
К 30-м гг. годам прошлого века Япония накопила солидный опыт создания и применения нового по тем временам боевого средства — палубной авиации. Начав с освоения зарубежного, в первую очередь, британского опыта, Императорский флот очень быстро понял значение авианосцев в будущей войне на Тихом океане. Уже в 1922 г. Императорский флот получил первый авианосец «Хосё», кстати, ставший первым в мире кораблем, заложенным именно как авианосец. За ним последовали крупные авианосцы «Акаги» и «Кага», заложенные соответственно как линейный крейсер и линкор (вступили в строй в 1927 и 1928 гг.). В 1933 г. флот пополнился небольшим авианосцем специальной постройки «Рюдзё», а в 1937 и 1939 гг. — крупными кораблями «Сорю» и «Хирю».

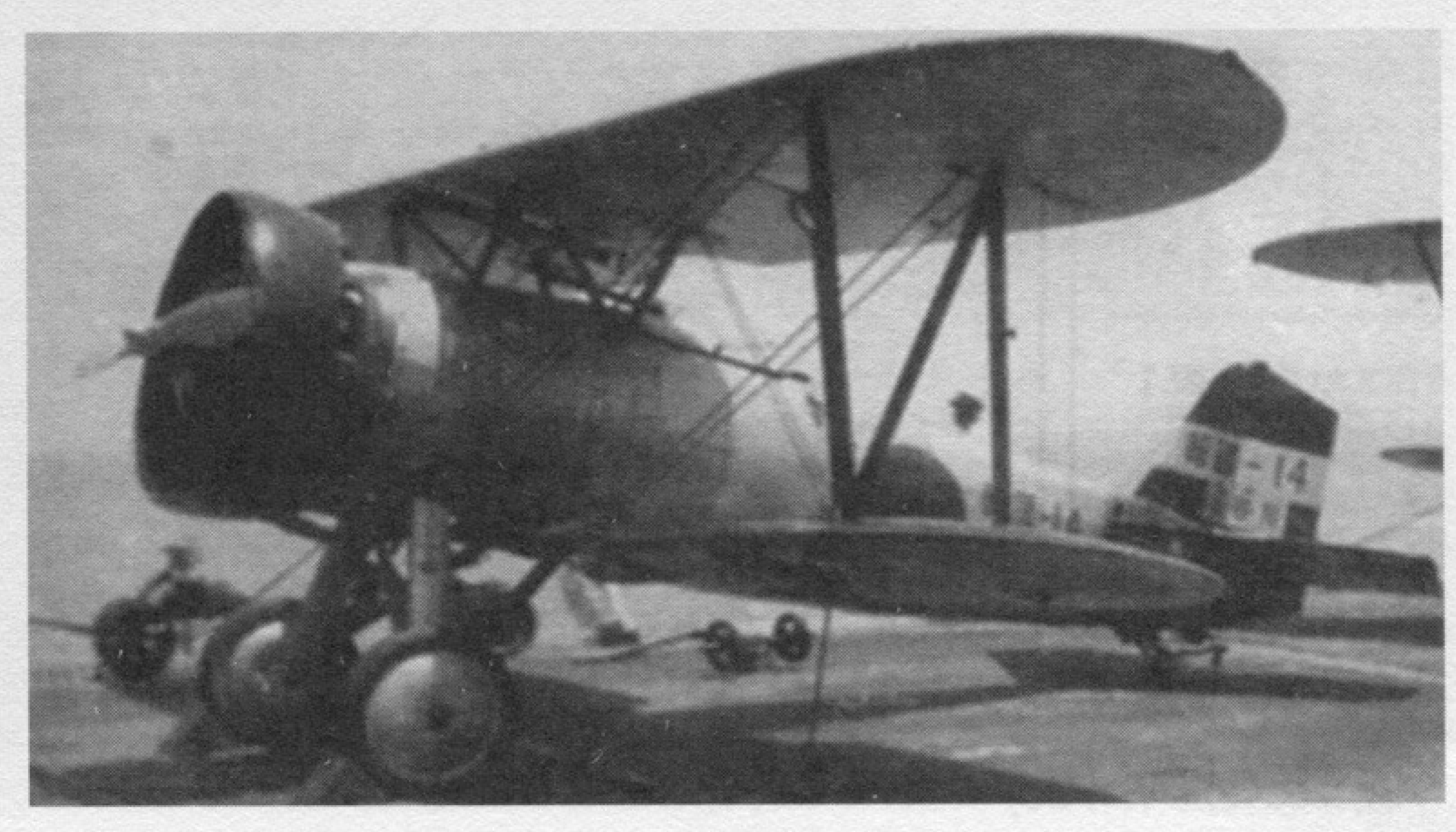
Разрабатывая самолеты для авианосцев, Япония поначалу также опиралась на иностранный опыт. На начальном этапе японцы широко привлекали иностранных конструкторов, а также посылали для обучения за рубеж собственных молодых специалистов. Уже в 1921 г. фирма «Мицубиси» построила прототип первого палубного истребителя — биплана 1MF, принятого на вооружение под обозначением «палубный истребитель тип 10» и построенного в количестве 138 единиц в трех несколько различавшихся модификациях в 1923-29 гг. Именно такая машина совершила первую в истории Императорского флота посадку на авианосец (на «Хосё» в феврале 1923 г.). Но в дальнейшем в течение целого десятилетия в составе истребительных эскадрилий авиагрупп японских авианосцев нераздельно доминировали бипланы фирмы «Накадзима». Первый из них — A1N (палубный истребитель тип 3) был лицензионной копией британского истребителя «Глостер» «Гамбет» (правда, несколько модифицированной для условий палубного базирования — британский прототип был сухопутной машиной). В 1929-32 гг. построили 150 таких машин, окончательно снятых с вооружения к 1935 г. Уже с 1932 г. его постепенно вытеснял из строевых частей истребитель A2N (палубный истребитель тип 90), выпускавшийся до 1936 г. (изготовлено 106 самолетов). Наконец, в 1936-38 гг. флот получил 221 самолет модели A4N (палубный истребитель тип 95).

Существенную роль в совершенствовании авиатехники сыграли и перманентные конфликты с Китаем, тянувшиеся с 1931 г. и в 1937 г., в конце концов, переросшие в полномасштабную войну. Японская армия и флот могли «обкатывать» в боевых условиях новые самолеты. В частности, в 1937 г. в составе авиагрупп авианосцев «Кага» и «Рюдзё» действовали истребители A2N. В значительно более широких масштабах (главным образом, с береговых аэродромов) в 1937-39 гг. применялся A4N. Опыт позволял военным ставить перед промышленностью конкретные задания по усовершенствованию авиатехники с учетом боевого опыта. При этом флотские специалисты старались «заглянуть в послезавтра», осознав на практике ту истину, что создание нового самолета нужно начинать уже тогда, когда предыдущая модель только принимается на вооружение. Именно такой логике подчинялось и создание нового палубного истребителя.

В 1936 г. на вооружение Императорского флота был принят истребитель A5M1 (палубный истребитель тип 96), созданный фирмой «Мицубиси» — первый в мире массовый па-

Японские бипланы «Накадзима»: вверху — A1N (палубный истребитель тип 3), внизу — A2N (палубный истребитель тип 90)





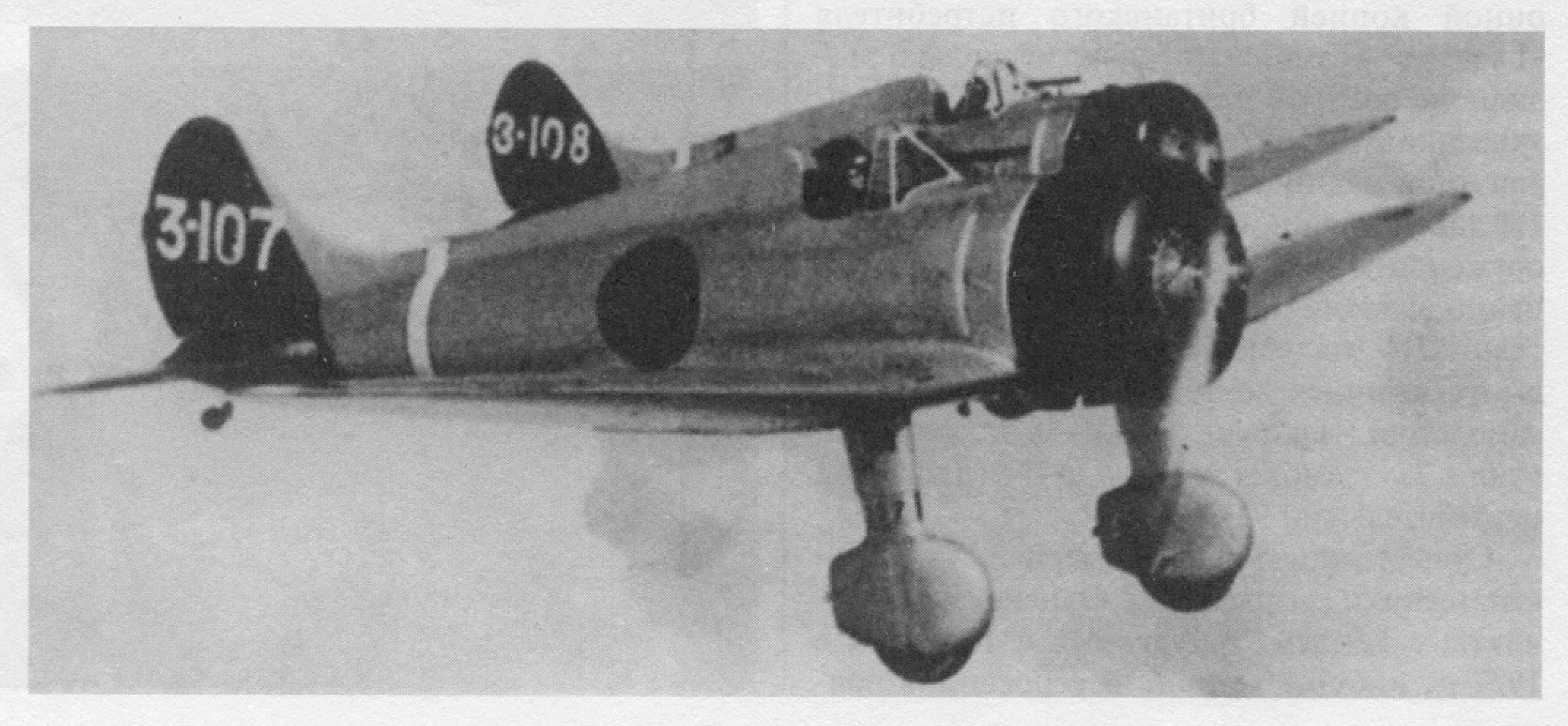




«Накадзима» A4N

лубный истребитель-моноплан*. Тем самым была подорвана монополия «Накадзимы». В следующем году он начал поступать в строевые части, но уже первые испытания этого самолета позволили сформулировать требования к его преемнику. Комплекс ТТХ получил название 12-Си, что означало 12-й год эры Сёва (т.е., 12-й год правления императора Хирохито — 2597 г. по японскому календарю, или же 1937 г. от Р.Х.). Техническое задание поставило перед конструкторами высокую планку — предполагалось реализовать в будущем самолете качественно новый технический уровень. Согласно заданию, истребитель должен был превзойти все имевшиеся в то время боевые самолеты других стран. Область его боевого применения сводилась к двум основным задачам: ПВО корабельных соединений и сопровождение ударных самолетов. Последнее обусловило очень высокие требования к продолжительности полета — 1,2-1,5 часа при работе двигателя на полном газу без подвесного топливного бака или 1,5-2 часа — с баком. При работе двигателя в экономическом режиме истребитель должен был держаться в воздухе 6-8 часов (с подвесным баком). Доминировавшая в Японии тактика воздушного боя как «собачьей свалки» обусловила очень жесткие требования к маневренности новой машины — она не должна была уступать в этом качестве своему предшественнику A5M. Требовалось обеспечить максимальную скорость 500 км/ч на высоте 400 м — на целую сотню км/ч больше, чем у A5M1. В то же время, скорость сваливания не должна была превышать 107 км/ч. Время набора высоты 3000 м не должно было превышать 3 мин. 30 сек. против почти четырех минут у предшественника. Условия базирования на авианосцах предопределили взлетно-посадочные характеристики: длина разбега самолета при встречном ветре скоростью 12 м/с не должен был превышать 75 м, при безветрии — 175 м. Пробег без применения тормозных устройств определялся в 210-240 м. Также ограничивались геометрические размеры самолета — размах крыла не должен был превышать 12 м.

* Собственно, первым был французский «Девуатин» D.376, принятый на вооружение ещё в 1934 г. Но, в отличие от низкоплана A5M1 он был монопланом-парасолью, да и построили таких самолетов мизерное количество.

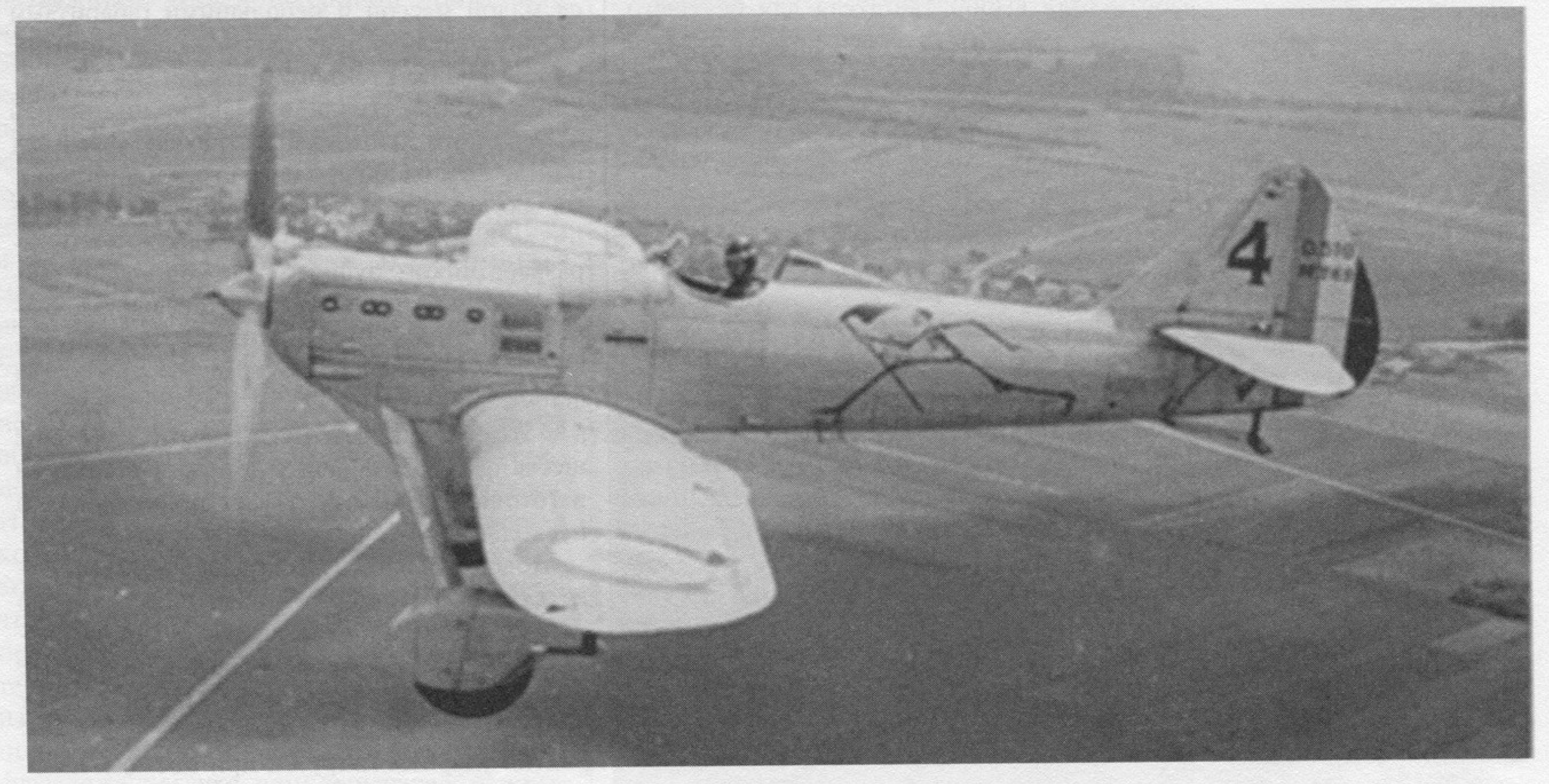


Моноплан «Мицубиси» A5M1 (палубный истребитель тип 96)

Впервые в практике японской военной авиации для нового истребителя было предусмотрено пушечное вооружение — две 20-мм пушки, дополненные парой 7,7-мм пулеметов. При необходимости самолет должен был нести скромную бомбовую нагрузку — две 30-кг или же одну 60-кг бомбу. В состав бортового оборудования включалась радиостанция тип 96 Ку-1, радиопеленгатор Ку-3, кислородная система для пилота, противопожарная система, необходимый комплект пилотажно-навигационных и контрольно-измерительных приборов, системы внутреннего и наружного освещения. Любопытно, что технические требования не ставили никаких ограничений по массе самолета — как и в случае с техзаданием 9-Си, по которому проектировался A5M. На горьком опыте японцы убедились, что ограничения по массе как ни что другое сковывают творческую мысль конструкторов. В результате получаются посредственные самолеты с очень низким запасом прочности (именно попытка уложится в заданную массу привела к катастрофе истребителя «Мицубиси», проектировавшегося по заданию 7-Си).

19 мая 1937 г. опытные самолеты по требованиям 12-Си были заказаны одновременно двум компаниям — традиционным поставщикам палубных самолетов для Императорского флота: «Мицубиси Дзюкогё Кабусики Кайся» и «Накадзима Хикоки Кабусики Кайся». После продолжительных консультаций и согласований с Управлением морской авиации (Кайгун Коку Хомбу) 17 января 1938 г. в 1-м морском авиационном арсенале (г. Йокосука) состоялась конференция представителей обеих фирм и флотского командования, где фирмам передали уточненные ТТХ. Практически сразу же «Накадзима» отказалась от участия в конкурсе — её специалисты сочли задание невыполнимым. Как известно, монополия отнюдь не стимулирует развитие. Так и фирма «Мицубиси», лишившись конкурента, не спешила с созданием нового самолета: с одной стороны, её производственные мощности были загружены производством только что принятого на вооружение истребителя A5M, с другой — конструкторский отдел сконцентрировал усилия на создании бомбардировщика берегового базирования по спецификации 11-Си (будущего G4M). Лишь настойчивость Кайгун Коку Хомбу, требовавшего немедленного начала проектирования нового истребителя даже ценой «замораживания» бомбардировочной программы, вынудила фирму всерьез приступить к работам. При этом Императорском флоту пришлось выдержать настоящую «битву», развернувшуюся вокруг, казалось бы, полностью согласованных ТТХ — «Мицубиси» требовала пересмотра ряда требований (естественно, в сторону их смягчения). Надо сказать, военные моряки вышли из «сражения» с честью, не поступившись ни одним пунктом техзадания. Дальнейших ход истории показал, что заказчик оказался прав, поскольку требования 12-Си основывались на серьезном прогнозе развития самолетов-истребителей и глубоком анализе

«Девуатин» D.376





«Девуатин» D-510

собственных потребностей, связанных с планами широкомасштабной экспансии на необозримых просторах Тихого океана.

Конструкторский коллектив, работавший над новым истребителем, возглавил Дзиро Хорикоси — довольно молодой, 34-летний, инженер, имевший уже в своем активе создание истребителя А5М. Большинство отобранных им сотрудников также работали над этой машиной: Йоситоси Соне и Теруо Тодзё занимались расчетами; кроме того, Соне совместно с Йосио Йосикавой занимались конструкцией планера. Деничиро Иноуэ и Сётаро Танака проектировали мотоустановку, Йосими Хатакенака отвечал за вооружение и вспомогательное оборудование, а Садаико Като и Такейоси Мори занимались шасси.

Определяющим для всей последующей работы стал выбор двигателя для будущего самолета. Заказчик требовал применения на истребителе одного из двигателей, уже отработанных и внедренных в серийное производство. Таким образом, Хорикоси мог выбирать всего лишь из трёх моторов, в том числе двух конструкции «Мицубиси» — «Зюйсей 13» мощностью 875 л.с. и «Кинсей 42», развивавшем взлетную мощность 1000 л.с., а на высоте 1000 м дававшем ещё на 70 «коней» больше. К ним добавилось изделие конкурента — двигатель «Сакае 12» фирмы «Накадзима», развивавший мощность 925 л.с. Все три мотора были четырнадцатицилиндровыми двухрядными звездообразными двигателями воздушного охлаждения. Хорикоси склонялся к «Кинсею», считая что новый истребитель должен получить двигатель как можно большей мощности. Но вот здесь-то военные проявили недальновидность. Специалисты Каигун Коку Хомбу заявили, что-де «Кинсей» обладает недостаточной удельной мощностью, составлявшей при массе мотора 559 кг около 1,8 л.с./кг.

Дзиро Хорикоси



Было рекомендовано применить двигатель с удельной мощностью около 2,5 л.с./кг. При этом заказчик совершенно упустил из виду то, что как раз благодаря этой «переразмерности» «Кинсей» имеет большие резервы для форсирования. Забегая вперед, отметим что, в конце концов, «Кинсей» был установлен на «Зеро», но случилось это лишь в 1945 г., и в серию такой вариант уже не попал...

Не желая выбирать двигатель конкурента, Хорикоси принял решение в пользу мотора «Зюйсей 13». Именно такие двигатели были установлены на первых двух прототипах.

Значительно меньше проблем доставил выбор оружия — по сути и выбора как такового не было. Как уже отмечалось, техзадание 12-Си предусматривало вооружение нового истребителя скорострельными пушками. Интерес к подобным системам японские специалисты проявили уже в середине 30-х гг., когда, исходя из опыта боевых действий в Китае, был сделан вывод о недостаточности пулеметного вооружения для надежного поражения довольно прочных самолетов американского и европейского производства. При этом Япония пошла привычным путем, приобретя в 1935 г. для испытаний пару французских истребителей «Девуатин» D-510 (экспортное обозначение D-510J) — едва ли не первых в мире серийных истребителей, вооруженных 20-мм автоматической пушкой «Эрликон FF». Поначалу пушка не произвела особого впечатления ввиду относительно невысокой начальной скорости снаряда. Но этот недостаток компенсировался малой массой и небольшими габаритами орудия, делавшими возможным монтаж пушки в крыле тонкого профиля (на «Девуатине» пушка стояла в развале цилиндров V-образного двигателя и стреляла через вал винта, но подобная схема была неприменима для звездообразных двигателей). После цикла испытаний со швейцарской фирмой-разработчиком пушки было подписано соглашение о лицензионном производстве. Выпуск «Эрликон FF», принятой на вооружение под обозначением «тип 99», наладила фирма «Даи-Нихон Хеики Кабусики Кайся», а в ходе войны эти пушки выпускали ещё шесть фирм. В общей сложности в Японии изготовили около 35 тысяч таких пушек в нескольких модификациях.

Довольно сложно оказалось «вкомпоновать» пушки в относительно легкую конструкцию планера. Конструкторы разместили их в крыле непосредственно возле узлов крепления стоек шасси. В этих местах конструкция крыла была усилена для восприятия ударных нагрузок при посадке само-

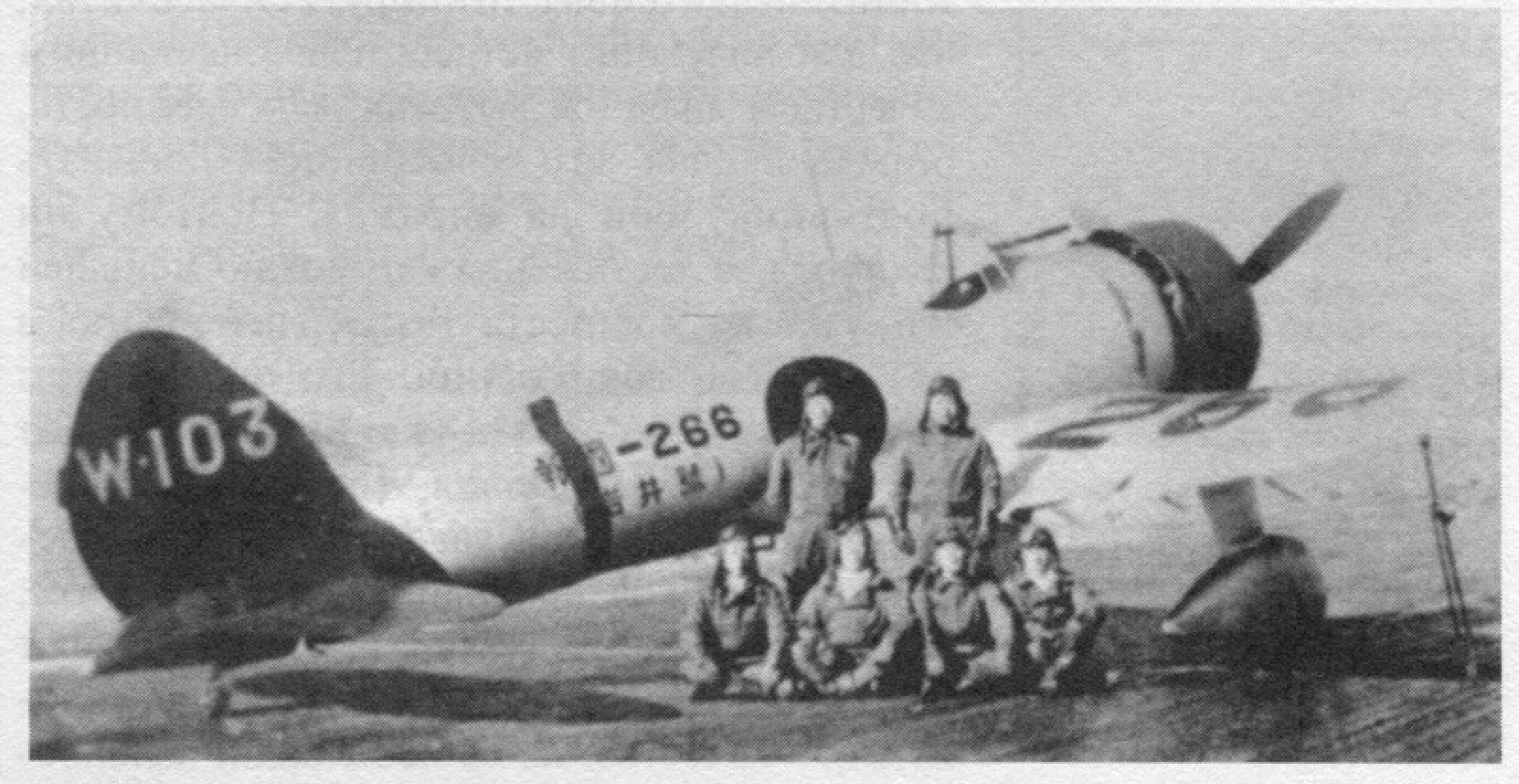
лета, а значит, не требовалось дополнительно укреплять крыло для восприятия отдачи при стрельбе. Подобное решение было опробовано на специально переоборудованном истребителе A5M2. Дополнялось вооружение парой 7,7-мм пулеметов «тип 97» — стандартных пулеметов японской морской авиации, так же, как и пушки, представлявших собой модификацию европейского образца — на этот раз британского «Виккерса».

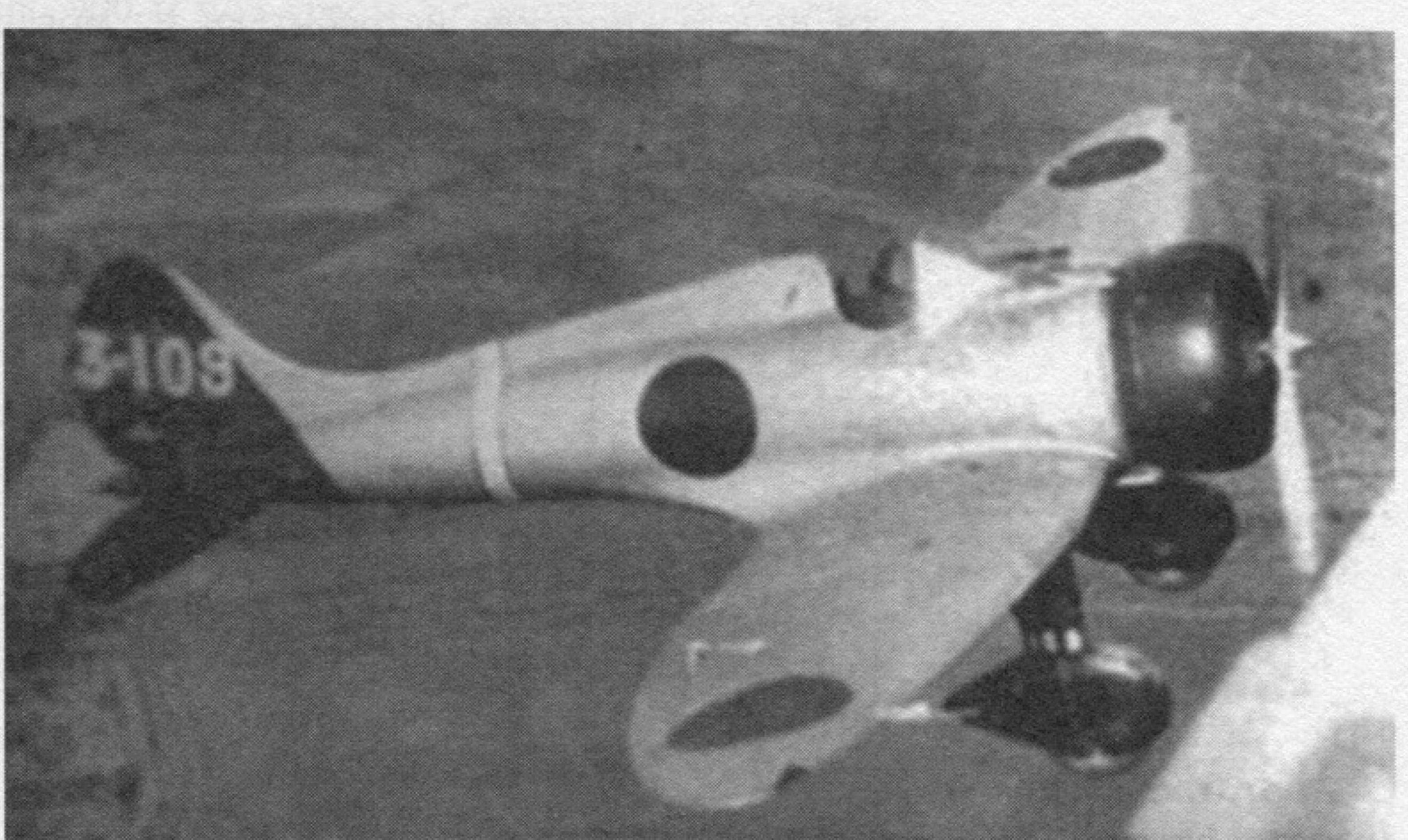
Решение Каигун Коку Хомбу вооружить новый истребитель пушками, как показал опыт, оказалось вполне целесообразным и дальновидным. На момент принятия на вооружение «Зеро» имел наиболее тяжелое вооружение среди одномоторных истребителей. Уже первые бои в Китае, где «Зеро» прошел боевое крещение, показали, что для уничтожения вражеского самолета достаточно одной короткой очереди.

Хотя масса самолета, как уже отмечалось, не ограничивалась ТТХ, для обеспечения высокой маневренности самолета требовалось принять кардинальные меры по уменьшению нагрузки на крыло. А поскольку размах крыла жестко регламентировался, пришлось искать пути существенного уменьшения веса истребителя. В первую очередь, создатели самолета решили свести к минимуму количество конструкционных разъемов, дабы избежать необходимости усиления планера в местах сочленения секций. В частности, крыло выполнили неразъемным. Для лонжеронов применили новый алюминиевый сплав ESD (Extra Strength Duralumini-um), производившийся концерном «Сумитомо». По своим характеристикам этот сплав соответствовал американскому дюралю марки 75S, производство которого в США началось лишь спустя несколько лет (наиболее распространенный в то время американский дюралюминий марки 24S уступал ESD в прочности на разрыв на 30 - 40 %). «Сумитомо» поставлял ESD в виде уголков, которые впоследствии разрезались и фрезеровались для придания необходимого профиля. Такая технология обеспечивала, кроме прочности лонжеронов, ещё и их жесткость при малом весе. Имелись и минусы — ESD обладал низкой коррозионной стойкостью. Но в то время, когда даже в мирных условиях срок эксплуатации самолета не превышал 4-5 лет, этим пренебрегли. В конструкции фюзеляжа по технологическим соображениям разъемов избежать не удалось — его пришлось выполнить из двух частей. Но носовая часть фюзеляжа наглухо приклепывалась к крылу, образуя с ним монолит, хвостовая же крепилась к носовой на шпильках. Линия соединения находилась на уровне задней кромки крыла.

Следующим принципиальным моментом стал выбор конфигурации крыла. Согласно предварительным расчетам, для обеспечения надлежащей маневренности нагрузка на крыло не должна была превышать 105 кг/м^2, поэтому площадь крыла составила 22,44 м^2. Для крыла выбрали профиль собственной разработки под обозначением «Мицубиси 118», представлявший собой модификацию профиля NASA 23012 толщиной 12 %. Этот профиль был достаточно хорошо изучен, поскольку его разработка велась в рамках программы создания уже упоминавшегося бомбардировщика G4M. Одним из недостатков такого профиля была резкая потеря несущих качеств при перегрузках, но нейтрализовать это явление удалось очень просто — придав крылу положительное V в 2,5° (подобное решение уже было апробировано на A5M). Для обеспечения достаточной остойчивости по курсу и крену площадь хвостового оперения сделали относительно большой.

«Мицубиси» A5M1

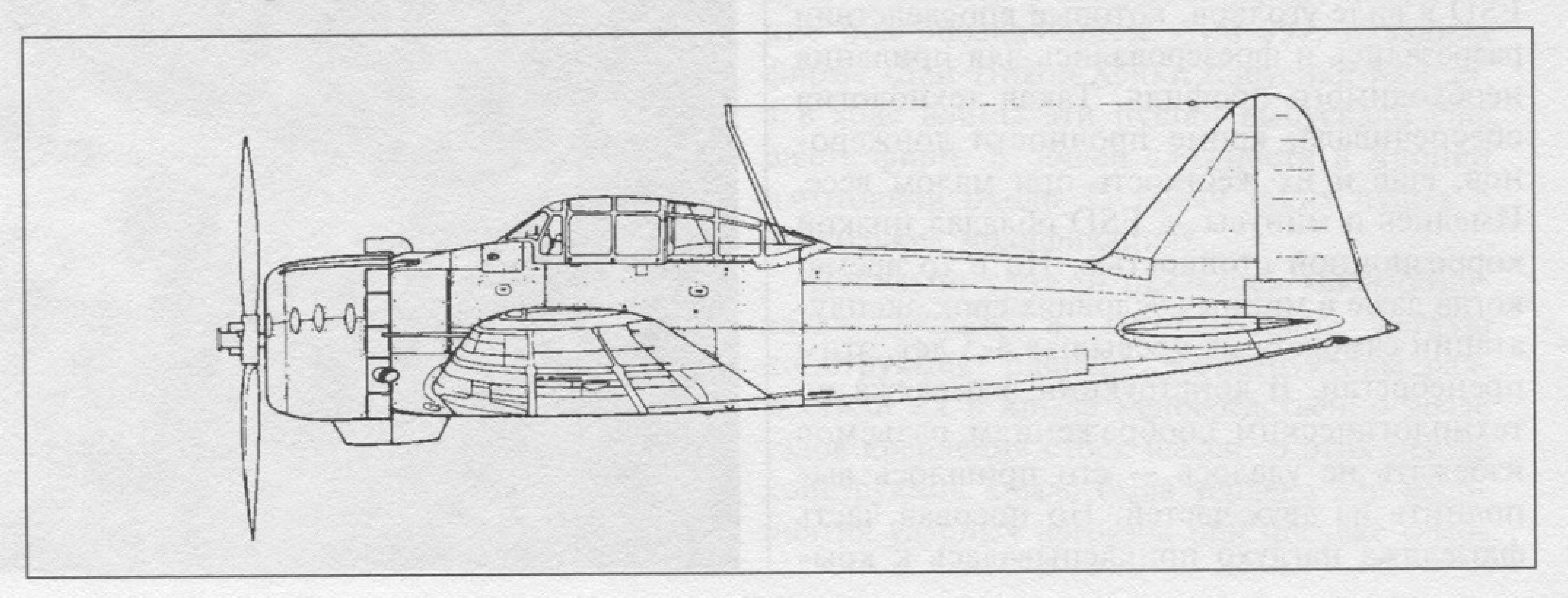




Отработка конструкции

10 апреля 1938 г. заказчику был представлен эскизный проект нового истребителя, а вскоре — и макет будущего «Зеро». Как и следовало ожидать, презентация возбудила оживленную дискуссию как вокруг технических решений, принятых проектировщиками, так и по поводу самого техзадания. Пилоты-консерваторы критиковали закрытую кабину, утверждая, что она существенно ограничит обзор. Стоит отметить, что ранее летчикам удалось переубедить конструкторов «Мицубиси» и заставить на модификации A5M2b отказаться от закрытого фонаря (заходя на посадку на авианосец, пилоты часто выглядывали за борт кабины вперед, определяя правильность глиссады, поэтому на самолетах с закрытым фонарем его почти всегда оставляли в открытом положении). Также споры вызвал состав вооружения и вопрос приоритета летных качеств — маневренности или же скорости. В этом вопросе столкнулись две противоположные точки зрения, представленные одинаково заслуженными и авторитетными пилотами-истребителями. Капитан-лейтенант Минору Генда считал, что для палубного истребителя главнейшим качеством является высокая маневренность, определяющая его способность навязать противнику бой на виражах. Поэтому он выступал за достижение как можно меньшей нагрузки на мощность — даже ценой отказа от тяжелого вооружения. Его оппонентом стал другой эксперт — капитан-лейтенант Такео Сибата. Он заявил, что японские истребители и так превосходят по маневренности все самолеты противника. Но при этом, как показали бои в Китае, их пилоты имеют не слишком много шансов продемонстрировать это качество: из-за небольшой дальности полета японские истребители не могли сопровождать собственные бомбардировщики в дальних рейдах. Кроме того, Сибата считал важным параметром высокую горизонтальную скорость. Истребитель, располагающий хотя бы незначительным преимуществом в скорости, способен навязать противнику свою тактику боя. Сибата доказывал, что хорошо обученный летчик, пилотирующий более скоростной самолет, способен уничтожить противника, даже если вражеский истребитель имеет лучшую маневренность. Полемика двух асов задавала тон на совещании, состоявшемся 13 апреля 1938 г., причем к какому-либо однозначному выводу придти не удалось. Это поставило под угрозу всю программу создания нового истребителя. В кругах, близких к командованию Императорского флота, все более отчетливо зазвучали голоса о необходимости замораживания программы 12-Си и кардинального пересмотра техзадания. Ситуацию спас Дзиро Хорикоси, пообещавший «всем сестрам по серьгам». Основываясь на расчетах, он смог убедить заказчика, что новый самолет в достаточной степени будет обладать всеми дискутируемыми качествами: скоростью, дальностью полета и маневренностью. Кайгун Коку Хомбу официально утвердила макет и дала добро на постройку прототипов — к тому времени работы над будущим «Зеро» уже велись полным ходом в Оемачи (южном пригороде Нагои) на одном из заводов концерна «Мицубиси».

16 марта 1939 г., спустя 11 месяцев после утверждения эскизного проекта, прототип был готов. 19 числа машина прошла взвешивание и балансировку, после чего начались гонки двигателя и опробование бортового оборудования. Поскольку завод в Оемачи не имел собственного аэродрома, прототип пришлось частично разобрать, и на двух телегах, запряженных волами, перевезти на удаленный на 40 км армейский испытательный аэродром в Кагамихара. Там самолет



Прототип «Зеро» — истребитель 12-Си

вновь собрали и 1 апреля 1939 г. место в его кабине занял фирменный пилот-испытатель Катсудзо Сима. После опробования двигателя, пробежки и пробы рулей и тормозов пилот дал газ и поднял самолет в воздух. Это не был ещё полет — всего лишь подскок. Быстро проверив реакцию рулей, Сима сбросил обороты и посадил истребитель. Далее приступили к выполнению программы летных испытаний. 14 апреля, в тринадцатом полете, впервые было убрано шасси. При этом всплыли определенные проблемы с работой механизма уборки-выпуска шасси, а также вибрации планера — незначительные, но ощутимые. И если работу механизма уборки-выпуска удалось легко отрегулировать, то вибрации не исчезали. По мнению Хорикоси, виной тому был неподходящий двухлопастный винт. 17 апреля на прототип установили новый трехлопастный винт-автомат (первый подобного типа винт, примененный на японском самолете), а узлы крепления двигателя снабдили резиновыми амортизирующими прокладками. Благодаря принятым мерам, с вибрациями удалось справиться.

25 апреля 1939 г. при полете на максимальную скорость новый самолет смог развить 491 км/ч — почти на 10 км/ч меньше, чем требовало техзадание 12-Си. Такой показатель не устроил заказчика, справедливо видевшего причину недобора скорости в недостаточной мощности двигателя — в то время когда «Зюйсей 13» развивал 875 л.с., новые истребители, создаваемые в Германии, Великобритании и США, оборудовались моторами мощностью свыше 1000 л.с. 1 мая Каигун Коку Хомбу дало разработчику указание установить на первом прототипе двигатель фирмы-конкурента «Накадзима» — «Сакае 12» мощностью 940 л.с. Пока самолет переоборудовался, 18 октября начались испытания второго прототипа — ещё с «Зюйсеем», но с самого начала укомплектованного трехлопастным винтом. Также он получил полный комплект вооружения. После очень короткого цикла заводских испытаний уже 25 октября второй прототип был принят флотом, а в конце месяца начались испытания вооружения. Уже в первой стрельбе было достигнут отличный результат — девять попаданий из очереди в 20 снарядов в наземную мишень площадью 19 м^2.

Третий экземпляр — первый предсерийный — с самого начала получил двигатель «Сакае 12». Для установки нового мотора пришлось переделать мотораму и капот — «Сакае» имел больший диаметр, чем «Зюйсей». Стремясь максимально снизить лобовое сопротивление и не ухудшить обзор вперед, конструкторы выполнили капот очень плотно «облегающим» двигатель, что привело к проблемам с охлаждением мотора, устранение которых стоило проектировщикам немалых усилий. Для устранения склонности к плоскому штопору, проявившейся в ходе испытаний прототипов, перепроектировали хвостовое оперение: киль сдвинули назад, а горизонтальное оперение сместили вверх. В итоге, несколько увеличилась длина самолета.

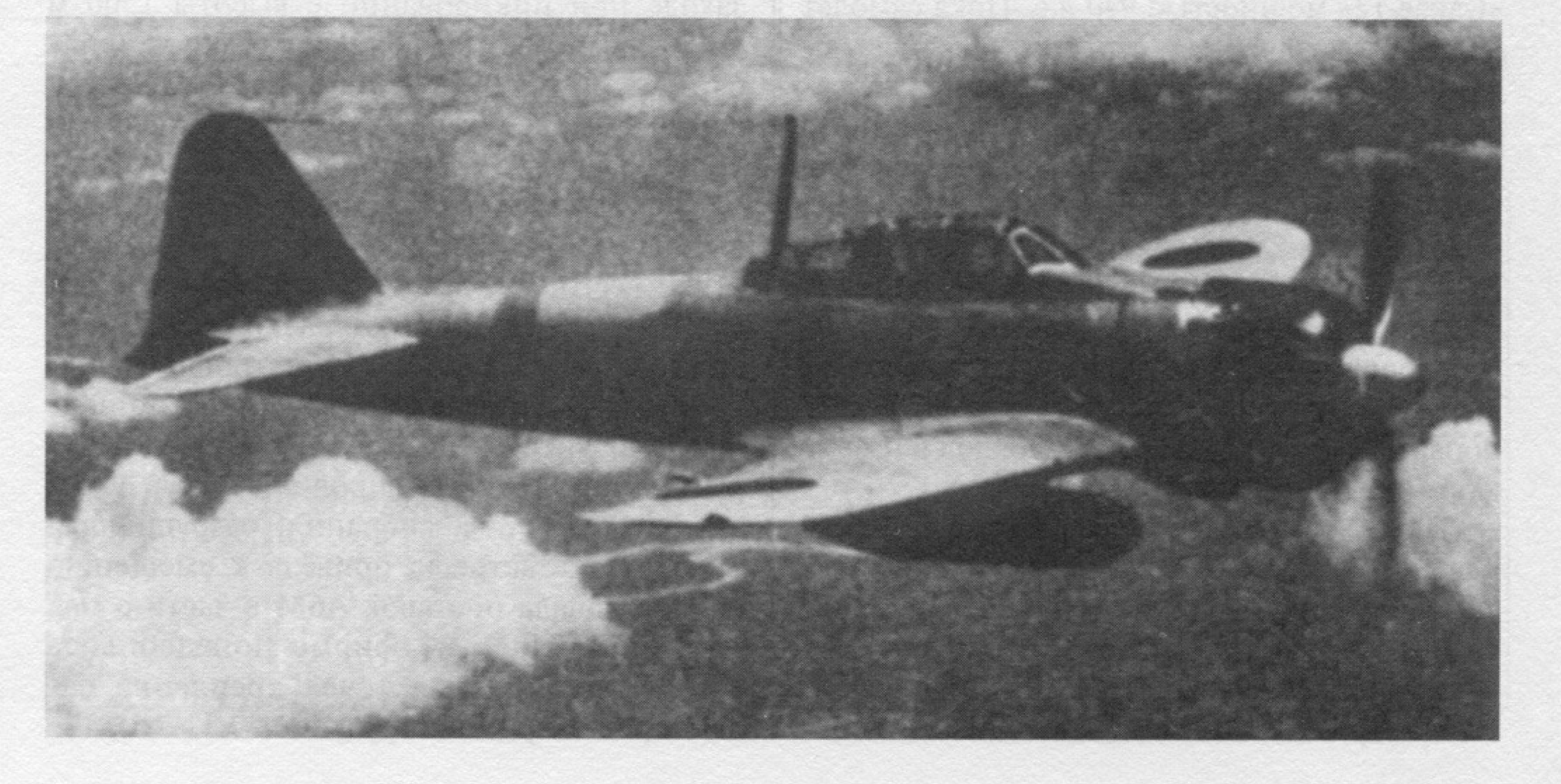
В результате всех внесенных изменений самолет был признан пригодным к серийному производству, которое развернулось в Нагое на самолетостроительном заводе № 3 фирмы «Мицубиси». Еще до завершения полного цикла испытаний 14 сентября 1939 г. самолет получил официальное обозначение «палубный истребитель опытный тип 0», или же A6M1.

Прототипы и самолеты предсерийной партии поступили для проведения войсковых испытаний в кокутай «Йокосука», дислоцировавшийся на аэродроме Оппама. Эта часть была инструкторско-испытательной, укомплектованной наиболее опытными пилотами Императорского флота. Опытные летчики сумели по достоинству оценить новую машину, отзываясь о её летных характеристиках только в превосходной степени. Долгое время эксплуатация A6M1 была безаварийной — первое серьезное происшествие имело место лишь 11 марта 1940 г., без малого год спустя после начала летных испытаний. В тот день с взлетной полосы Оппама на втором прототипе поднялся пилот-испытатель Окуяма. Полетное задание предусматривало перегрузку двигателя оборотами в крутом пикировании. Во втором заходе при пикировании с высоты 1500 м до 900 м под углом 50° вдруг резко усилился шум мотора, после чего двигатель взорвался. Самолет развалился на куски, а пилота выбросило из кабины. На высоте около 300 м раскрылся парашют, но летчика вырвало из ремней, и он упал в воду. Вероятнее всего, Окуяма погиб сразу же в момент взрыва, а парашют раскрылся самопроизвольно. Причину катастрофы точно установить так и не удалось. Согласно наиболее убедительной версии, произошел обрыв одного из балансиров элеронов, в результате возникла вибрация, разрушившая самолет. Катастрофа привела к смещению сроков начала поставок A6M в части с мая на июль 1940 г. — фирме понадобилось время для усиления точек крепления балансиров элеронов и рулей.

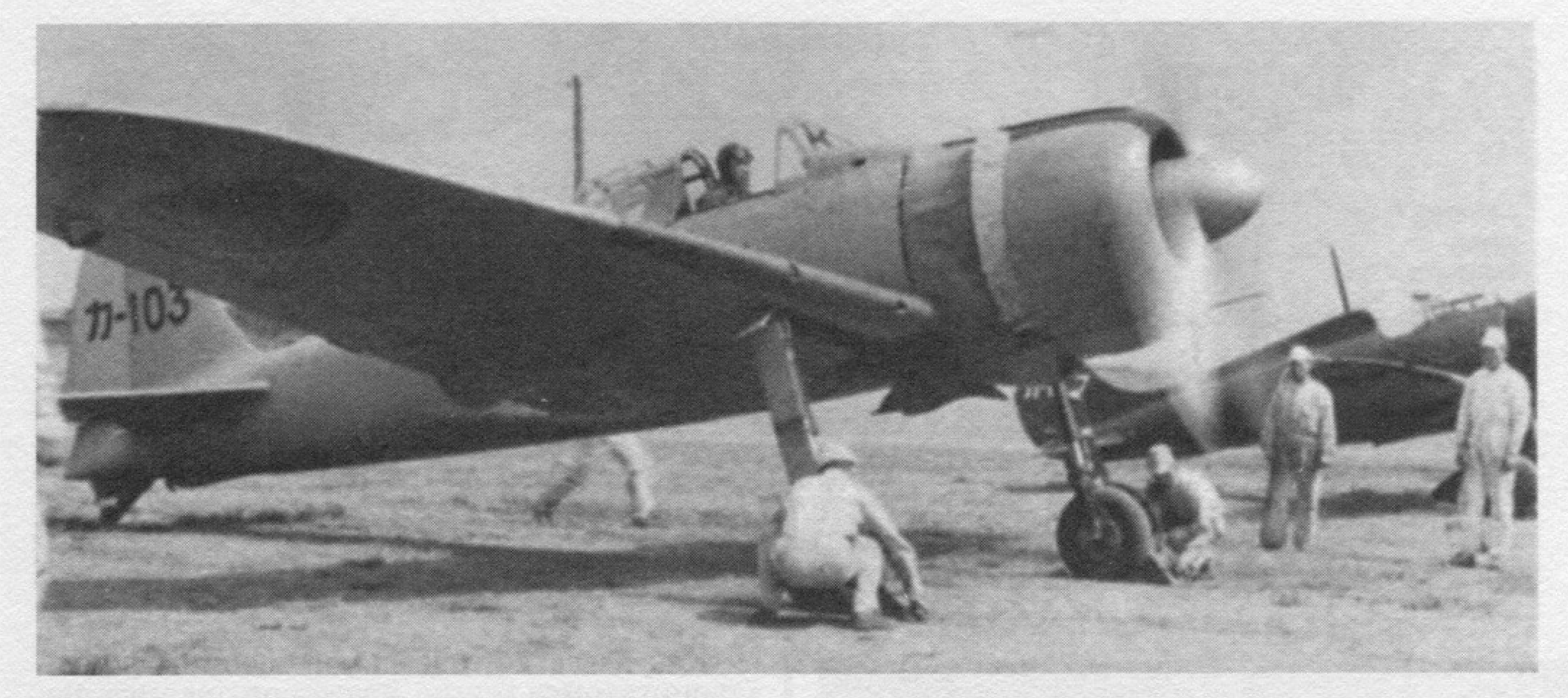
Внедрение

Работы по доводке A6M проходили в обстановке сильного давления со стороны командования авиационных частей — слухи о потрясающих летных качествах нового истребителя, проходящего испытания в Оппаме, быстро распространялись среди авиаторов. Особо затребованной была большая дальность полета — ведь A5M обладал весьма небольшим запасом топлива и не мог сопровождать бомбардировщики в дальних рейдах. «Масла в огонь» добавляли радужные отзывы пилотов-испытателей из кокутая «Йокосука». И хотя специалисты «Мицубиси» настаивали на необходимости дальнейшей доводки «Рейсена», уже 21 июля 1940 г. согласно решению Каигун Коку Хомбу первая партия из шести предсерийных истребителей была отправлена в г. Ханькоу (Китай). Отряд укомплектовали пилотами из кокутая «Йокосука», а возглавил его Тамоцу Йокояма. В Китае отряд вошел в состав 12-го ренго кокутая (12-я объединенная авиагруппа). Параллельно другие самолеты предсерийной партии проходили испытания на борту авианосца «Кага». После успешного их завершения самолет приняли на вооружение как «морской тип ноль палубный истребитель модель 11» (A6M2 модель 11) — «Рей-Сики Кандзо Сентоки», или же коротко «Рейсен» (согласно американской номенклатуре, самолет получил имя «Зек» — от библейского имени Иезекилия, но чаще всего использовалось обозначение «Зеро» — «ноль»). Девятка истребителей, испытывавшихся на «Кага», также вскоре отбыла в Ханькоу для усиления 12-го ренго кокутая. Первым итогом испытаний в полевых условиях стало решение проблемы с охлаждением мотора — на цилиндрах первого ряда установили жестяные дефлекторы, направляющие струи воздуха к цилиндрам второго ряда. В дальнейшем подобные устройства устанавливали на всех серийных «Зеро». Но вот другая проблема, которая вскрылась в фронтовых условиях, так и осталась нерешенной — частое заклинивание системы сброса подфюзеляжного топливного бака. Из-за этого японским истребителям иногда приходилось вступать в бой с «балластом» под фюзеляжем, отнюдь не облагораживавшем аэродинамику самолета. В общей сложности построили 64 самолета A6M2 модель 11 с серийными номерами от 3 до 67. Таким образом, обозначение A6M1 несли только три машины — два прототипа и первый предсерийный самолет.

Первые сведения о новом «суперистребителе», проникшие в Европу и Америку, были довольно туманны и противоречивы. С одной стороны, его существование отмечали в рапортах многие наблюдатели, в т.ч. полковник Клер Э. Ченнолт — в то время советник Чан Кай-Ши, а впоследствии генерал и командир американской добровольческой авиагруппы AVG — знаменитых «Летающих тигров». С другой стороны, их сообщениям не придавали особого значения, к тому же интерпретируя их сообразно с текущим политическим моментом. Особенно «отличились» при этом изоляционисты, весьма влиятельные в истеблишменте США. Пытаясь не допустить увеличения военных расходов, они распространяли мнение, что-де хваленый истребитель — всего лишь «пиратская копия» европейских машин. Надо сказать,



A6M2 модель 11 из 12 кокутая. Самолет был окрашен в серый цвет двух оттенков. На фюзеляже присутствует желтая полоса



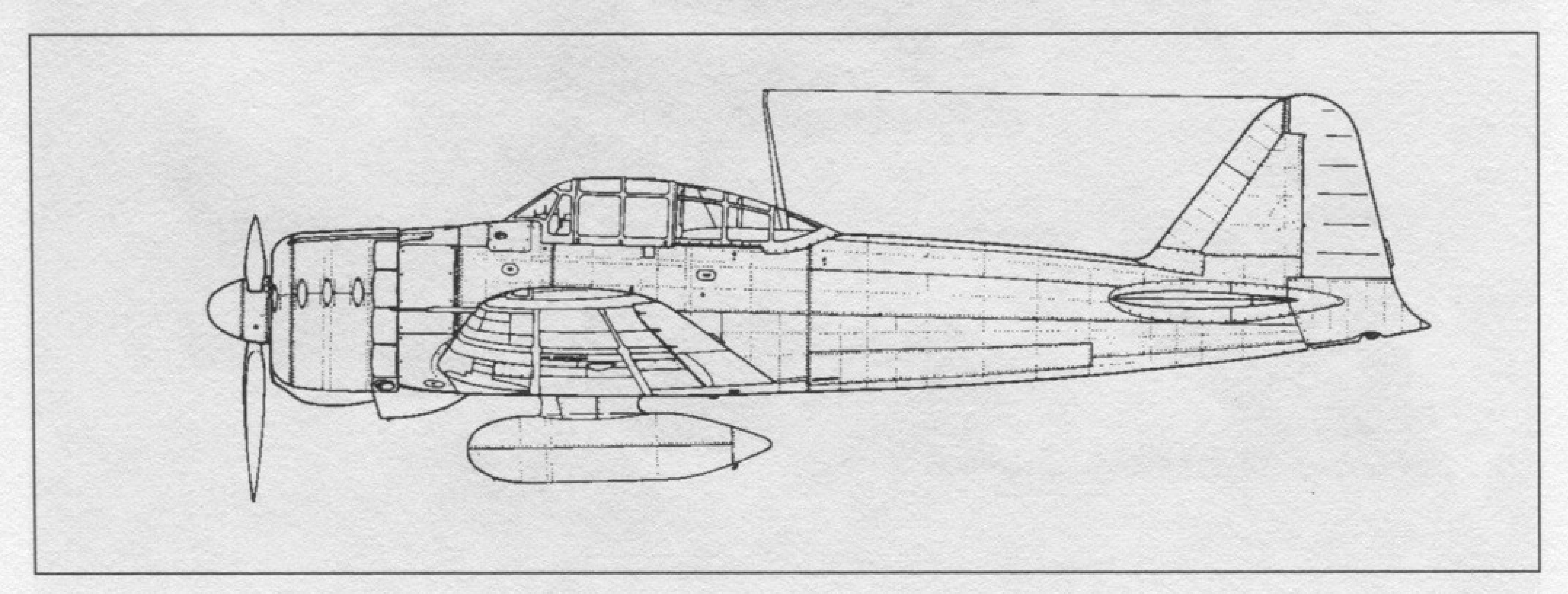
Ранний А6М2 модель 11 с номером КА-103 из учебной части на аэродроме летного училища Императорского флота Касумигаура. Самолет окрашен в светло-серый цвет

тому были все основания — среди остатков немногочисленных сбитых «Зеро» сплошь и рядом попадались лицензионные или скопированные узлы: винт «Гамильтон-Стандарт», шасси «Бендикс», покрышки «Палмер», бортовые приборы «Сперри», «Пайонир» и «Коллсмен», пушки «Эрликон», пулеметы «Виккерс»... Свой вклад в недооценку нового самолета внес и факт создания и внедрения в производство в США первоклассных истребителей нового поколения — «Лайтнинг», «Корсар», «Мустанг».

С другой стороны, неоспоримое преимущество «Зеро» в воздушных боях в Китае и его высокие летно-тактические характеристики подействовали успокаивающе на японских военных. Сформировалось мнение, что благодаря этому истребителю японская авиация способна завоевать прочное господство в воздухе. Считалось, что один «Рейсен» стоит от двух до пяти вражеских самолетов. Подобные расчеты были особенно важны ввиду готовившейся войны против Соединенных Штатов — трезвомыслящие представители военно-политического руководства Японии прекрасно осознавали экономическое превосходство США. Сам адмирал Ямамото считал,

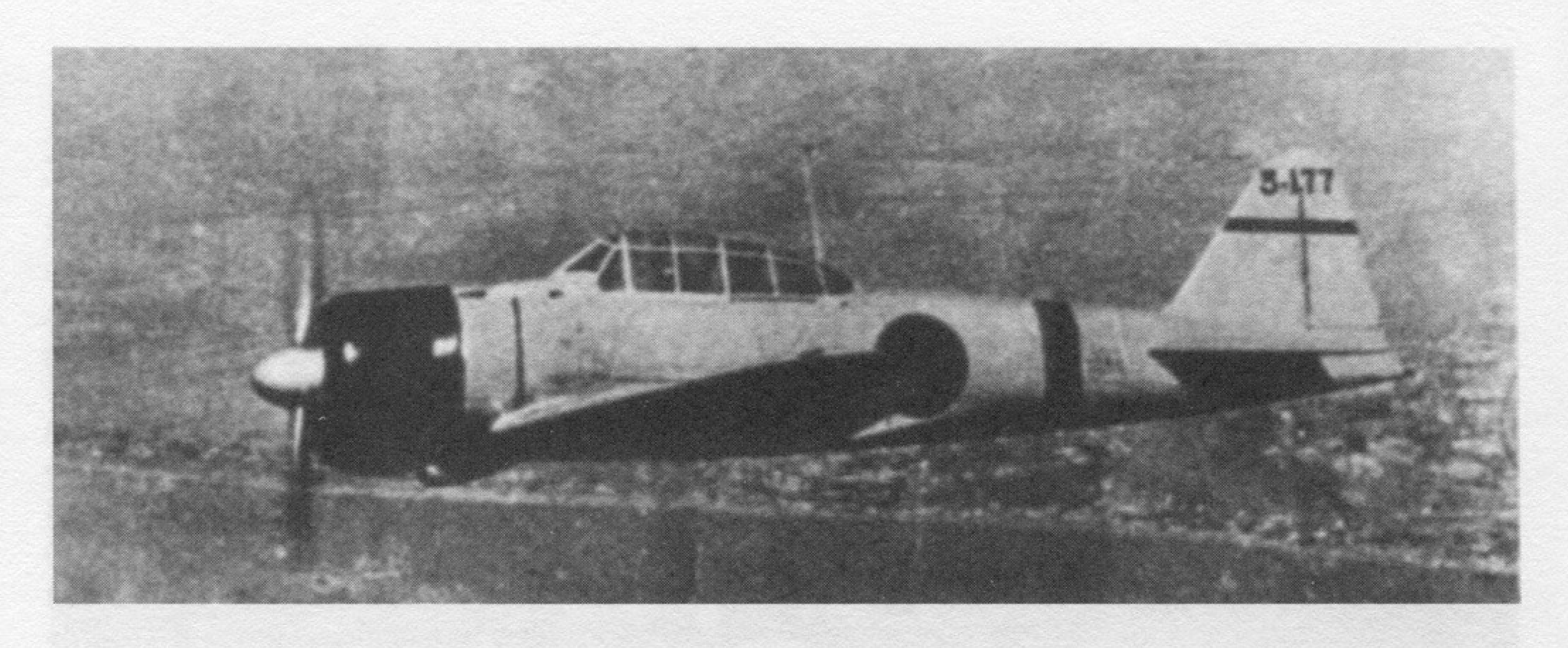


что Япония лишится шансов на победу над США в случае, если война продлится дольше полугода. Поэтому для успеха в будущей войне стране Восходящего солнца крайне необходимо было располагать качественным преимуществом в военной технике. Казалось бы, «Зеро» полностью отве-



А6М2 модель 11

A6M2 модель 11 из 12 кокутая в полете над Ханькоу, Китай, 1940 г. На этом самолете полоса на фюзеляже красного цвета — 12 кокутай для отличия использовал красный, желтый и синий цвета



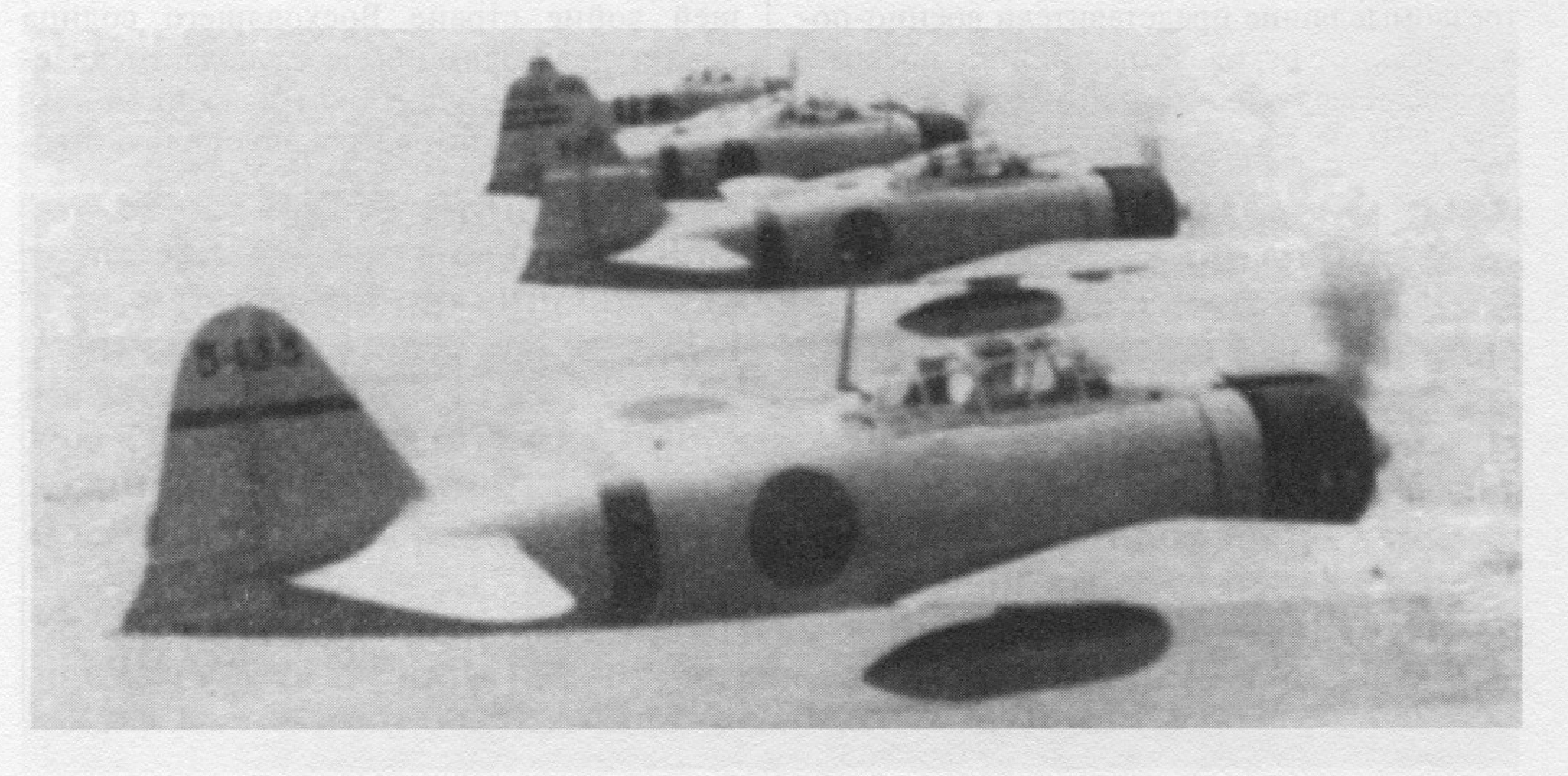


Ранний «Зеро» модель 11. На борту нанесена патриотическая надпись с номером 433, свидетельствующая о добровольном пожертвовании гражданской организации

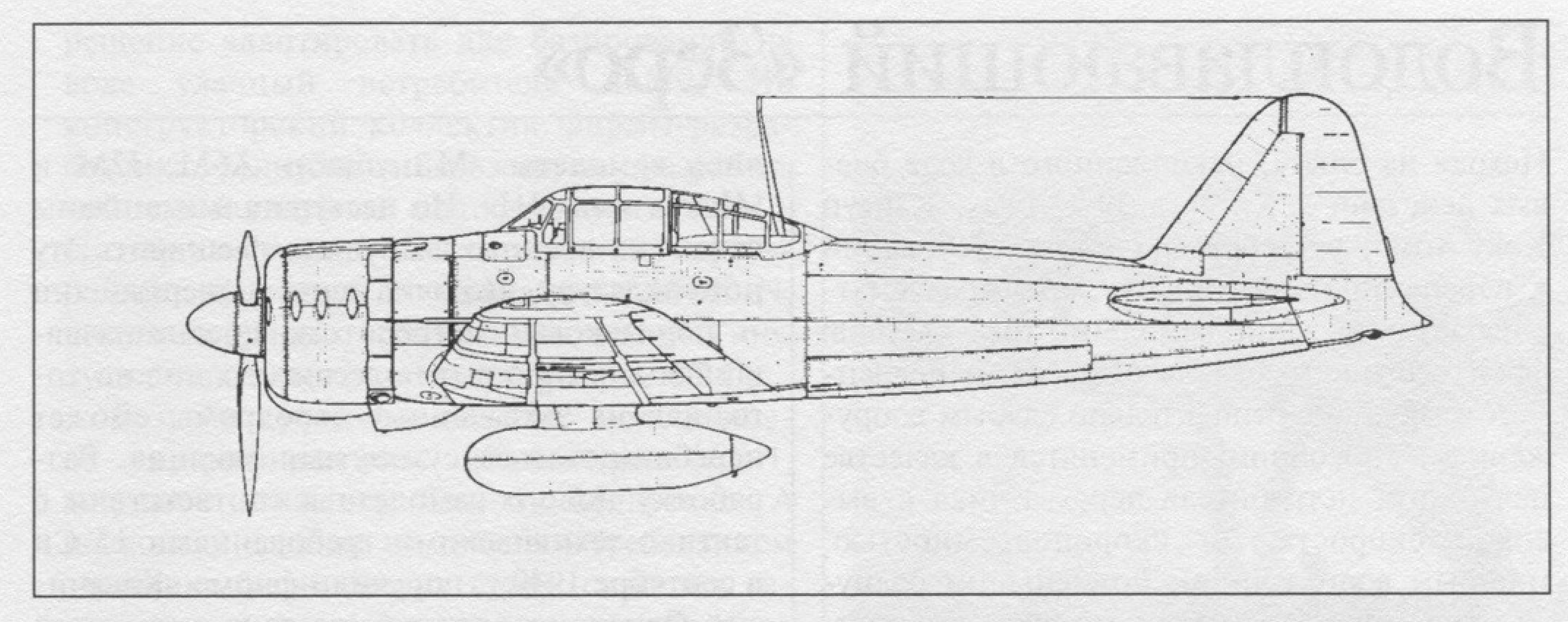
чал этим требованиям. Но высокие качества «Рейсена» сыграли роковую роль для японской морской авиации — специалисты Каигун Коку Хомбу «прозевали» момент, когда следовало бы инициировать начало работ над преемником A6M. Сделать это следовало бы ещё в 1941 г., но военные попросту не верили, что такой прекрасный самолет быстро устареет (или же — что война продлится дольше, чем станет необходимой замена «Рейсена»).

Как известно, идеальной машины не бывает — даже в кажущемся верхом совершенства самолете в процессе эксплуатации выявляются некоторые недостатки. Так случилось и с «Зеро». Первым дело потребовалось усилить задний лонжерон крыла, что и сделали, начиная с 22-го экземпляра. С 37-й машины изменили расположение выхлопных патрубков — раньше они выходили в районе четвертой створки, регулирующей охлаждение двигателя, а теперь — в районе пятой. Уменьшили сечение портов для пушек в крыле, а также отверстия притока воздуха для вентиляции кабины, расположенного у передней кромки правой консоли крыла. С 47-го самолета несколько изменили остекление задней части фонаря кабины.

Уже упоминавшиеся испытания на борту авианосца «Кага» показали, что хотя «Зеро» нормально размещается на стандартном самолетоподъемнике, зазор между кромкой его люка и законцовкой крыла слишком мал для безопасного перемещения самолета из ангара на полетную палубу и обратно. В принципе, в условиях испытаний персонал успешно справлялся с этой проблемой, точно выстав-



«Зеро» ранеей серии (модель 11) в полете над Китаем, 1940 г. На снимке самолеты 12 кокутая с синей, красной и желтой отличительными полосами на фюзеляже. На самолете лидера группы две синие полосы

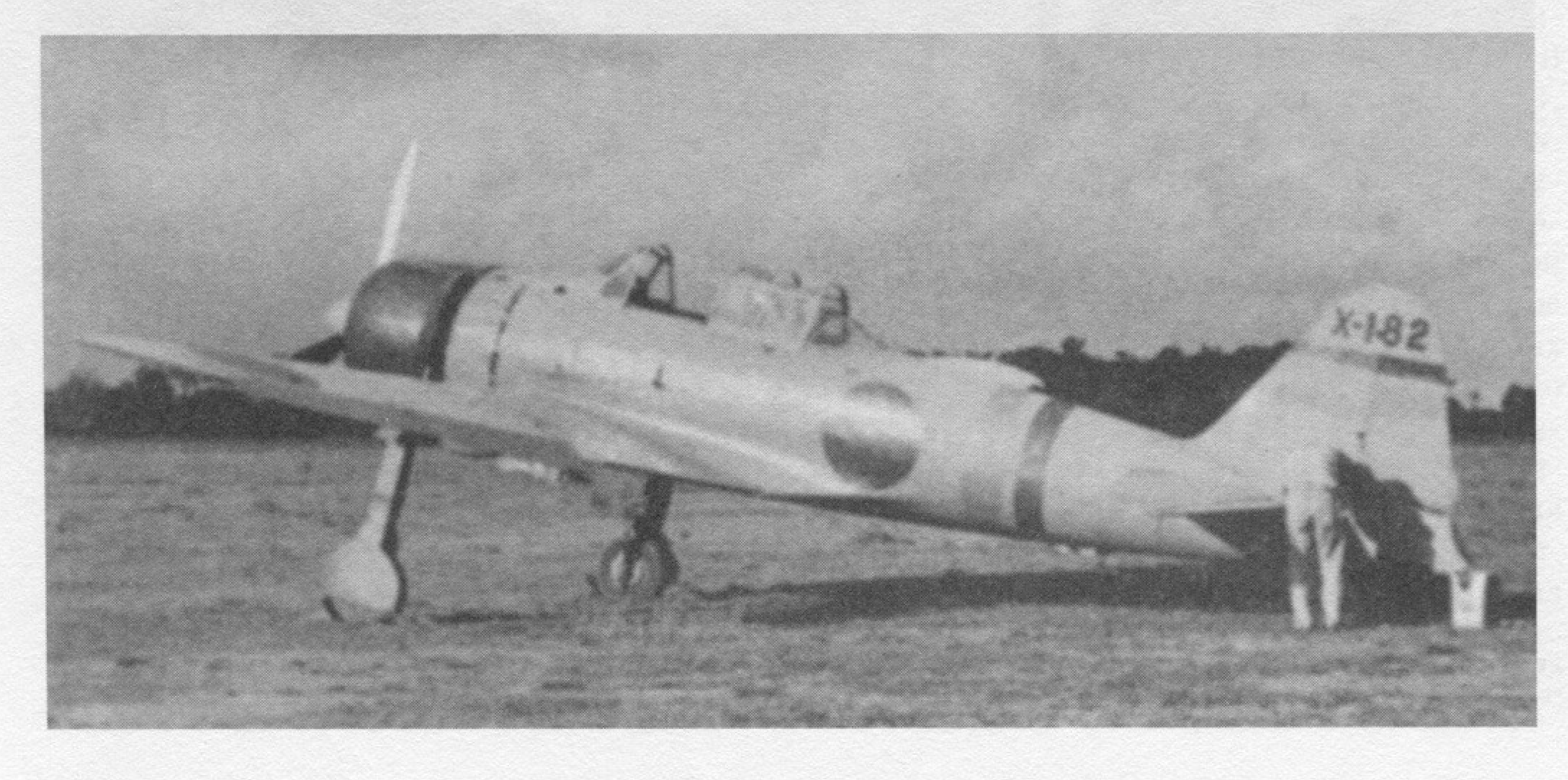


A6M2 модель 21

Перегрузка A6M2 модель 21 с баржи на транспортное судно. Законцовки крыла в сложенном состоянии



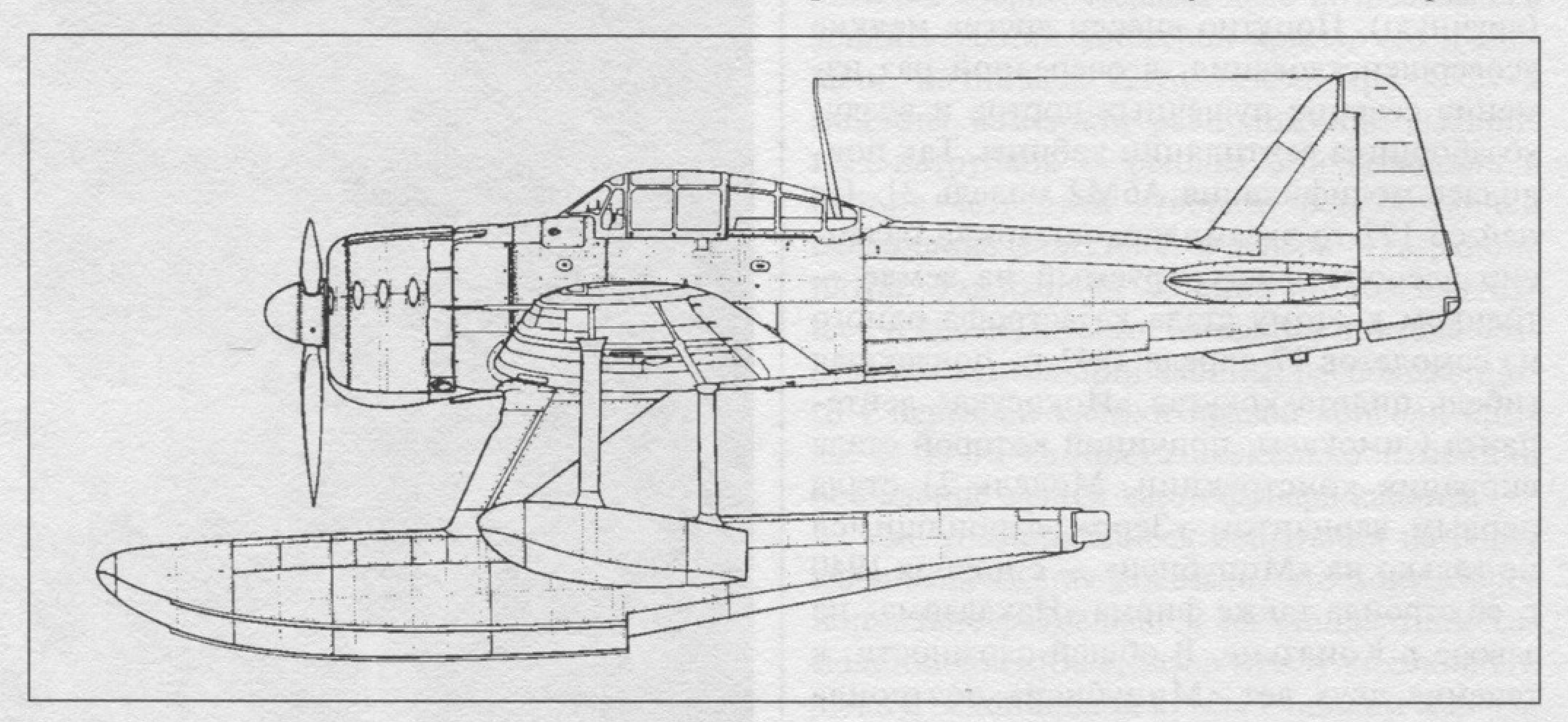
ляя самолет по осевой линии самолетоподъемника, но вот как будет обстоять дело в горячке боя? Поэтому было решено сделать законцовки крыла складывающимися (вручную). Попутно внесли другие мелкие усовершенствования, в очередной раз изменив сечение пушечных портов и воздухозаборника вентиляции кабины. Так появилась модификация A6M2 модель 21. На ней со 127-го экземпляра внедрили балансир элеронов, регулируемый на земле — толчком к этому стала катастрофа одного из самолетов 17 апреля 1941 г., повлекшая гибель пилота кокутая «Йокосука» лейтенанта Симокавы, причиной которой стала вибрация конструкции. Модель 21 стала первым вариантом «Зеро», строившимся не только на «Мицубиси» — с ноября 1940 г. её строила также фирма «Накадзима» на заводе в Коидзуме. В общей сложности, в течение двух лет «Мицубиси» построила 740 самолетов A6M2 модель 21, а «Накадзима» — около 800. Именно на «Накадзиме» был создан один из наиболее интересных вариантов «Зеро» — поплавковый гидросамолет-истребитель.



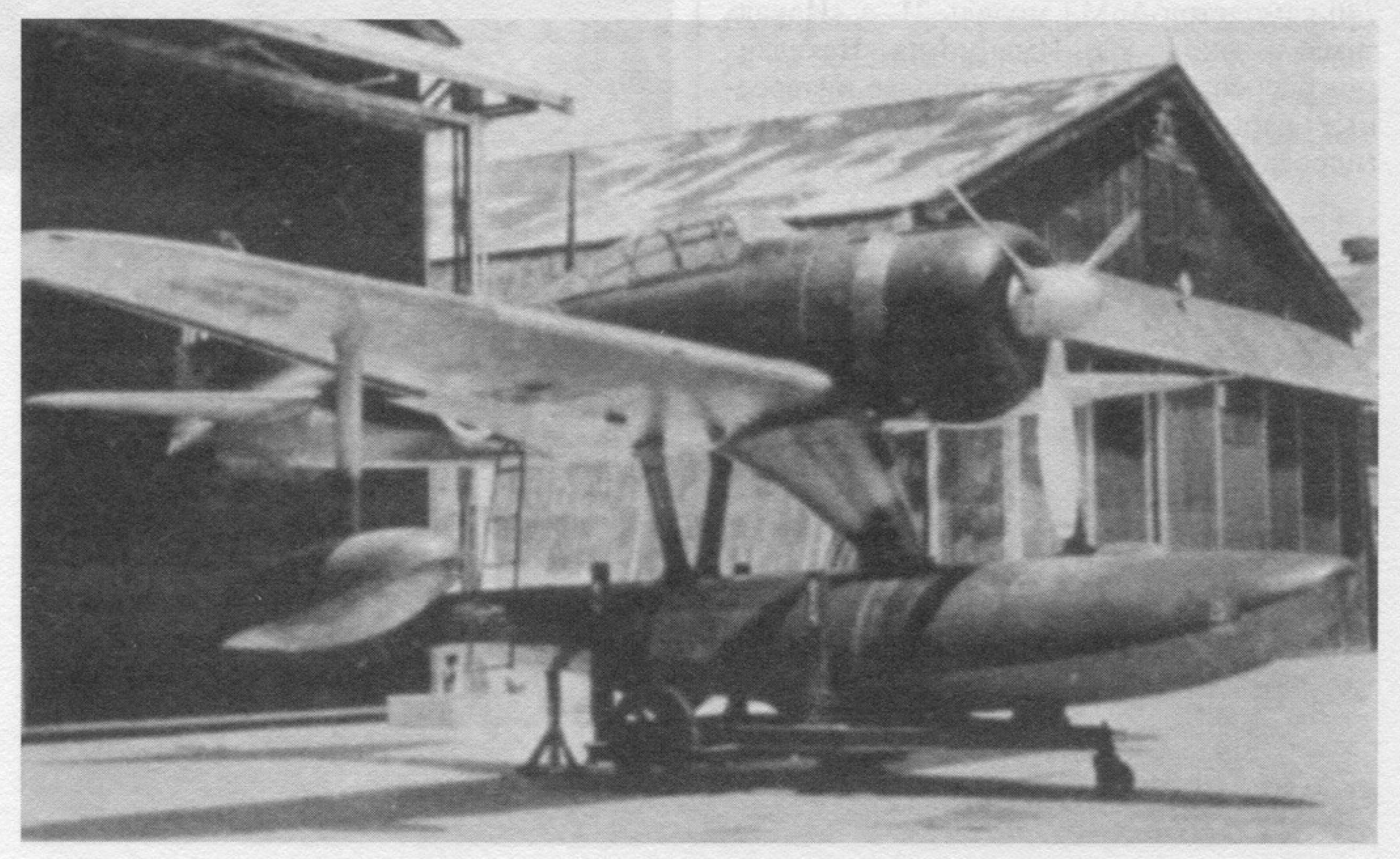
A6M2 модель 21 на аэродроме Рабаул, 1942 г.

Водоплавающий «Зеро»

Исходя из опыта, накопленного в ходе боевых действий в Китае в 30-х годах, Кайгун Коку Хомбу разработало систему требований к перспективным истребителям, предусматривавшую создание самолетов трех классов: фронтового истребителя — высокоманевренного самолета с относительно слабым вооружением, способного применятся в качестве палубного; истребителя-перехватчика с высокой скоростью и скороподъемностью, мощным вооружением, но меньшим радиусом действия; двухмоторного двух-трехместного истребителя сопровождения с сильным вооружением и большим радиусом действия. К началу следующего десятилетия эти требования воплотились в металл — так появились самолеты «Мицубиси» A6M, J2M и «Накадзима» J1N. Но наступательные планы японских военных вынудили расширить эту номенклатуру, включив в неё четвертый тип — поплавковый истребитель, предназначавшийся для прикрытия десантных сил до того, как на захваченные аэродромы сможет перебазироваться сухопутная авиация. Разработку нового самолета в соответствии с тактико-техническими требованиями 15-Си в сентябре 1940 г. поручили фирме «Каваниси». Однако уже тогда было ясно, что новый самолет — будущий N1K1 — достигнет боевой готовности, в лучшем случае, года через два. А большая война ожидалась гораздо раньше... В такой ситуации было принято



A6M2-N



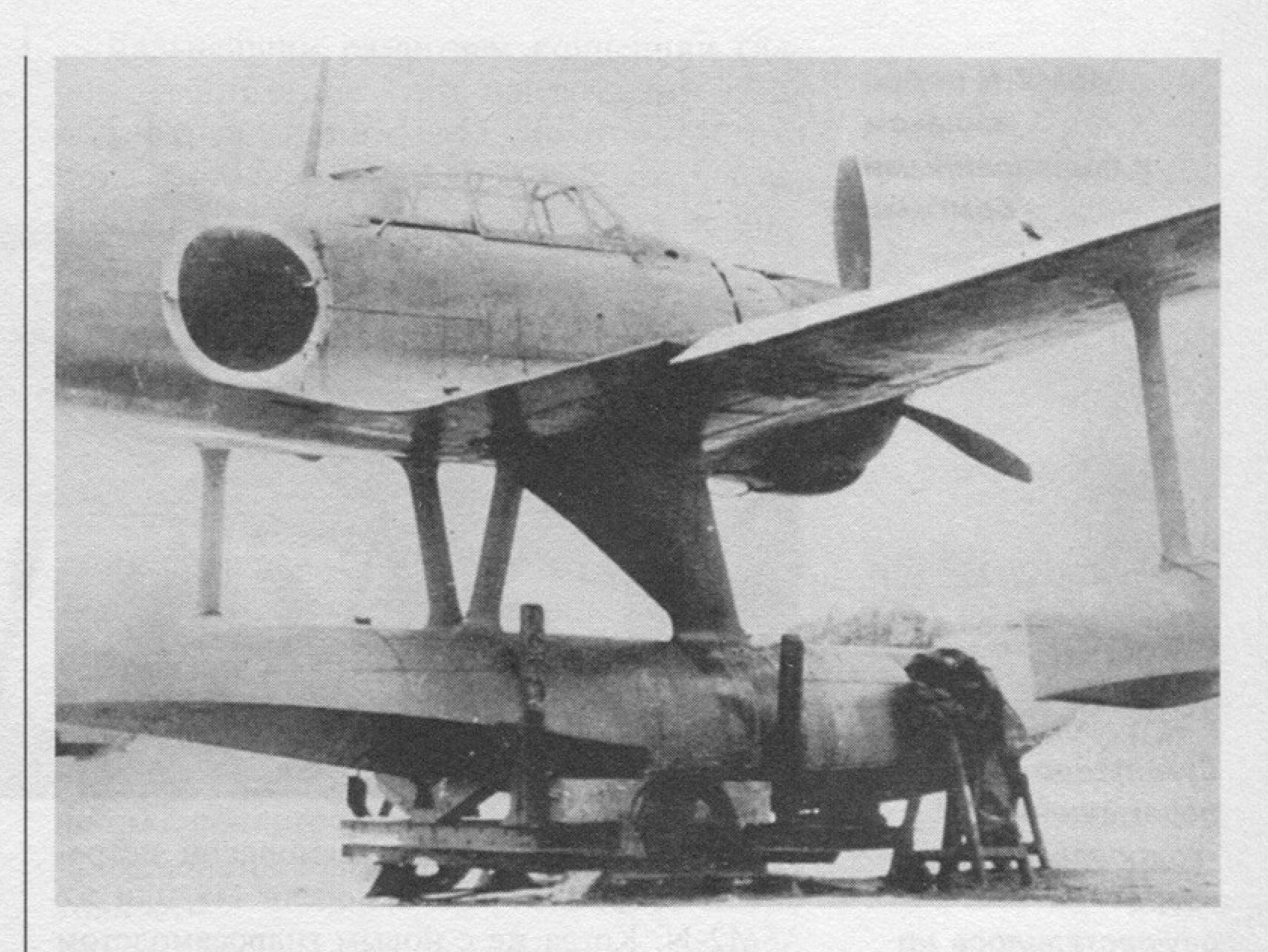
При создании A6M2-N за основу были взяты фюзеляж и базовое крыло модели 11

решение адаптировать для базирования на воде удачный истребитель A6M2. Но конструкторский коллектив фирмы-разработчика «Мицубиси» был загружен разработкой новой палубной модификации — A6M3. Поэтому в феврале 1941 г. создание гидроварианта, получившего обозначение A6M2-N, поручили фирме «Накадзима», которая получила тактико-техническое задание 16-Си.

Разработку гидросамолета, получившего внутрифирменное обозначение AS-1, возглавил инженер Синобу Мицутаке. А поскольку едва ли не главным требованием заказчика были сжатые сроки создания самолета, конструкторы постарались обойтись минимумом изменений. От базового A6M2 были взяты фюзеляж и крыло. В их конструкции устранили элементы, ненужные гидросамолету — такие, как колесное шасси (ниши шасси зашили металлическими листами), посадочный гак, механизм складывания крыла и противокапотажную раму за пилотской кабиной. Под фюзеляжем установили главный поплавок цельнометаллической конструкции, взятый почти без изменений от разведывательного гидросамолета E8N1. Поплавок крепился к фюзеляжу большим наклонным пилоном и находящимся за ним V-образным подкосом, причем точка крепления пилона находилась в том месте, где у палубного «Зеро» подвешивался подвесной топливный бак — здесь конструкция фюзеляжа была усиленной. Вместо ПТБ у A6M2-N в поплавке размещался топливный бак емкостью 325 л. Под консолями крыла на тонких пилонах крепились два небольших стабилизирующих поплавка. Ввиду необходимости улучшения путевой остойчивости при старте с воды пришлось увеличить площадь вертикального оперения. Для этого под хвостовой частью фюзеляжа установили дополнительный киль, форму и площадь которого подобрали экспериментальным путем в ходе испытаний прототипов. Интересно, что самолет не был приспособлен для старта с корабельных катапульт — подобное просто не требовалось тактико-техническим заданием.

Вооружение A6M2-N полностью соответствовало палубному варианту и состояло из двух крыльевых 20-мм пушек «тип 99-1, модель 3» (боекомплект 60 снарядов на ствол) и двух синхронных 7,7-мм пулеметов «тип 97», установленных над двигателем (боекомплект по 700 патронов). Под крылом имелись два бомбодержателя, допускавших подвеску бомб калибром 30-60 кг.

Силовая установка состояла из одного 14-цилиндрового мотора воздушного охлаждения «Накадзима» NK1B «Сакае» 12 (На-35-12) взлетной мощность 940 л.с. (950 л.с. на высоте 4200 м). Общий запас топлива — 843 л (из них, как уже отмечалось, 325 л в поплавке). Винт «Сумитомо» HS SC 40B трехлопастный изменяемого шага диаметром 2,9 м.



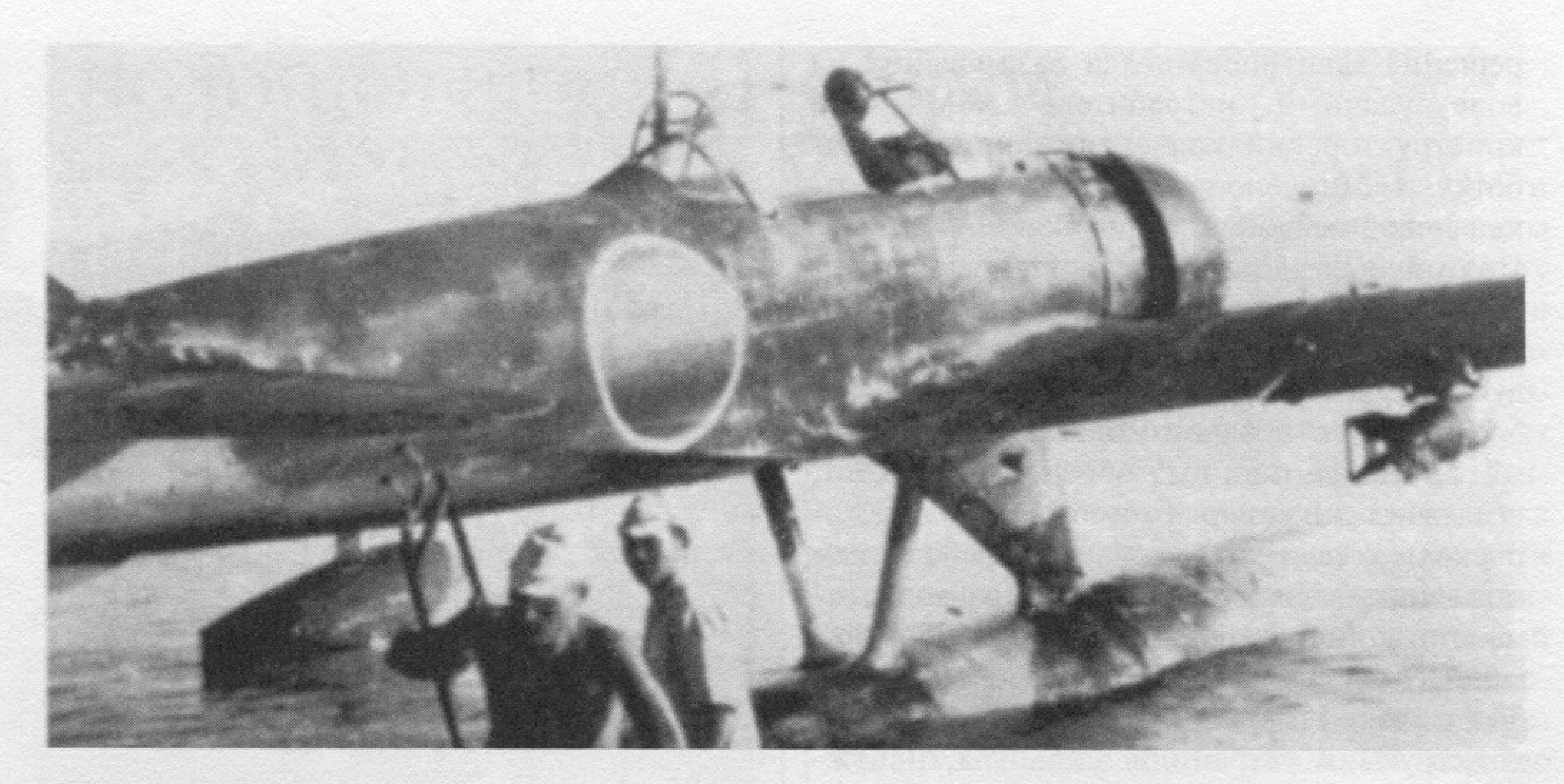
Для крепления поплавка к фюзеляжу на A6M2-N были использованы мощный наклонный пилон (наклон вперед по полету) и компенсирующий поперечные нагрузки V-образный подкос. Точка крепления пилона была выбрана е случайно — в этом месте палубный «Зеро» нес подвесной топливный бак, и конструкция фюзеляжа имела усиленные элементы

Летные характеристики гидросамолета вполне прогнозируемо оказались хуже, чем палубного варианта. И, хотя вес A6M2-N увеличился по сравнению с A6M2 всего на 167 кг, максимальная скорость из-за вызванного установкой поплавков увеличения лобового сопротивления упала на 100 км/ч. Почти вдвое — с 3230 до 1778 км — уменьшилась максимальная дальность полета.

Параллельно с проектированием A6M2-N, фирма «Накадзима» налаживала на заводе в Коидзуми лицензионное производство базовой модели. Процесс шел трудно — первый A6M2 был собран из частей, поставленных «Мицубиси» лишь в ноябре 1941 г. В следующем месяце выпустили шесть «Зеро», среди них и первый прототип A6M2-N. Испытания гидроварианта начались 7 декабря — накануне нападения на Пёрл-Харбор*. В феврале 1942 г. изготовили второй прототип, а уже в марте началось серийное производство — выпустили десять серийных машин. Ещё девять изготовили в апреле. Но официальное решение о принятии на вооружение последовало лишь после полного завершения программы испытаний 2 июля 1942 г. К тому времени поставили уже 34 серийных гидроистребителя. Самолет получил

* Напомним, что по Японию и Гавайские острова разделяет линия смены дат — когда на Гавайях было 7 декабря, в Токио — уже 8-е.

A6M2-N перед вылетом с подвешенными бомбами



Сухопутное перемещение «водоплавающего» «Зеро» осуществлялось на специальной тележке. При швартовке высокорасположенного A6M2-N фал цеплялся за крыльевые поплавки и серьгу под хвостовой частью фюзеляжа

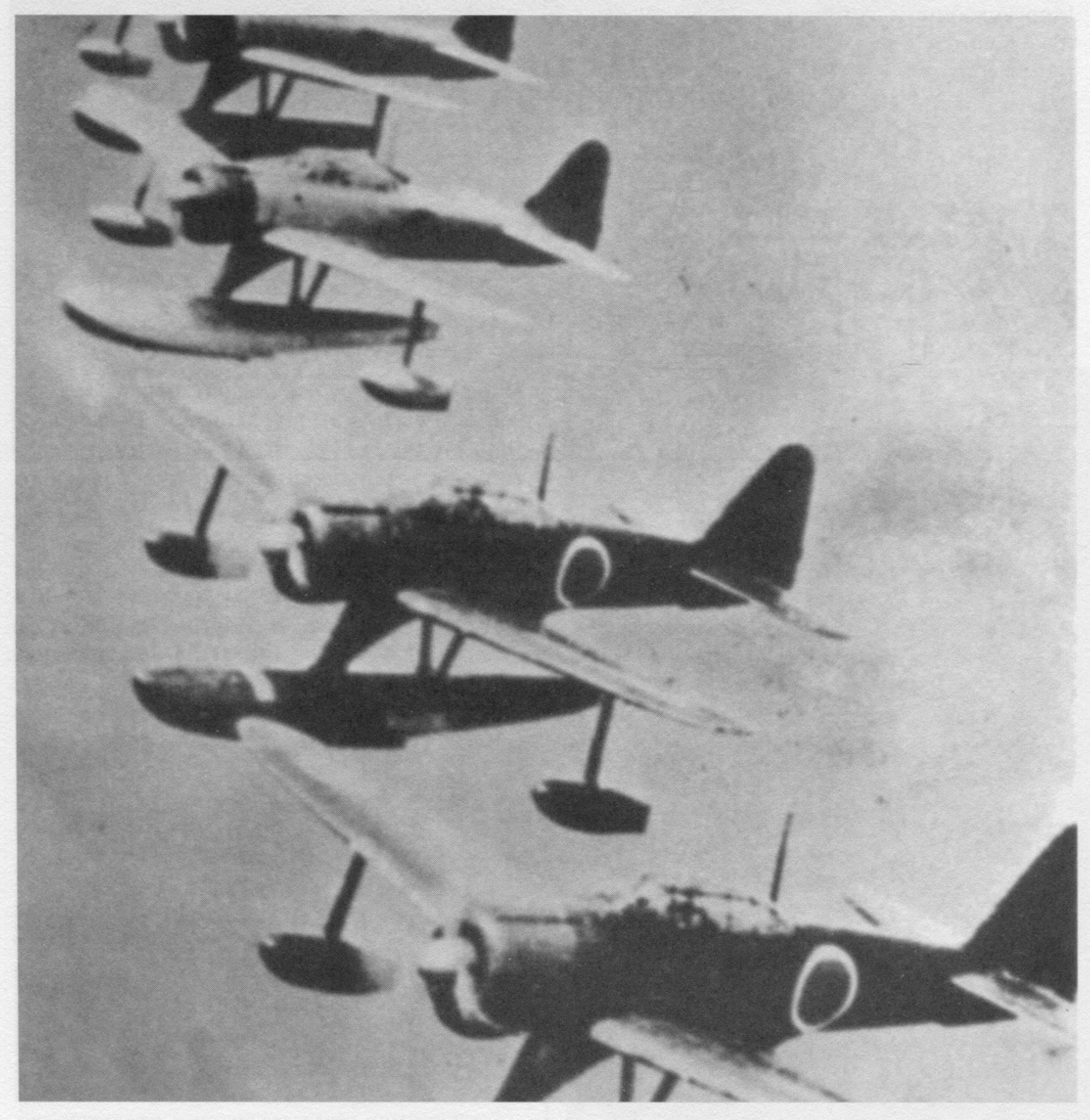
официальное обозначение «морской истребитель-гидроплан тип 2 модель 11» или же A6M2-N. Когда же с новым гидросамолетом столкнулись союзники, они присвоили ему кодовое имя «Руфь».

Производство A6M2-N и палубных A6M2 велось на заводе в Коидзуми на двух параллельных линиях — ведь, как отмечалось, обе машины имели много общих узлов. Но в процессе производства в конструкцию гидроплана пришлось вносить изменения, вызванные опытом эксплуатации. В частности, оказалось, что применяемый для обшивки алюминиево-магниевый сплав легко корродирует при контакте с морской водой. Пришлось применить сплав другой марки, более стойкий. Также подвергли усилению моторaму, ударные нагрузки на которую при приводнении оказались выше расчетных. К концу серийного производства внесли изменения в конструкцию хвостового оперения, увеличив высоту киля и сделав его очертания более угловатыми, а также увеличили площадь подфюзеляжного киля.

Серийное производство A6M2-N продолжалось до июля 1943 г. Данные о количестве

выпущенных самолетов довольно противоречивы. Длительное время в источниках фигурировала цифра в 327 машин, взятая из американских источников. Но дело в том, что из-за элементарной ошибки в документе американской комиссии по изучению японской промышленности, работавшей в послевоенное время, количество A6M2-N, изготовленных в 1943 г. оказалось удвоенным — до 146 самолетов против 73-х. Таким образом, следует считать, что в действительности завод в Коидзуми выпустил 254 самолета A6M2-N. Японские источники приводят цифру в 262 самолета. Если сравнивать помесячные данные, то причина нестыковки легко обнаруживается — по японским данным в марте 1942 г. выпустили 10 самолетов, а по американским — всего два. Максимальный же месячный темп производства A6M2-N не превышал 20-24 единиц.

Дальнейшим развитием концепции гидроистребителя мог стать поплавковый вариант модификации A6M3. Дело в том, что когда A6M2-N вступили в бой, оказалось, что их главной целью должны стать не низколетящие самолеты, а тяжелые бомбардировщики B-17 и B-24, действующие со средних высот. A6M3 имел двигатель NK1F «Сакае» 21 мощностью 1130 л.с., оборудованный двухступенчатым двухскоростным механическим нагнетателем, существенно улучшившим его высотные характеристики. Но гипотетический вариант A6M3-N так и не появился ввиду нескольких причин. Во-первых, в мае 1942 г. вышел на испытания гидроистребитель «Каваниси» N1K1, обладавший гораздо лучшими летными данными. А во-вторых, интерес Императорского флота к самолетам данного класса снизился ввиду продемонстрированной ими низкой эффективности.

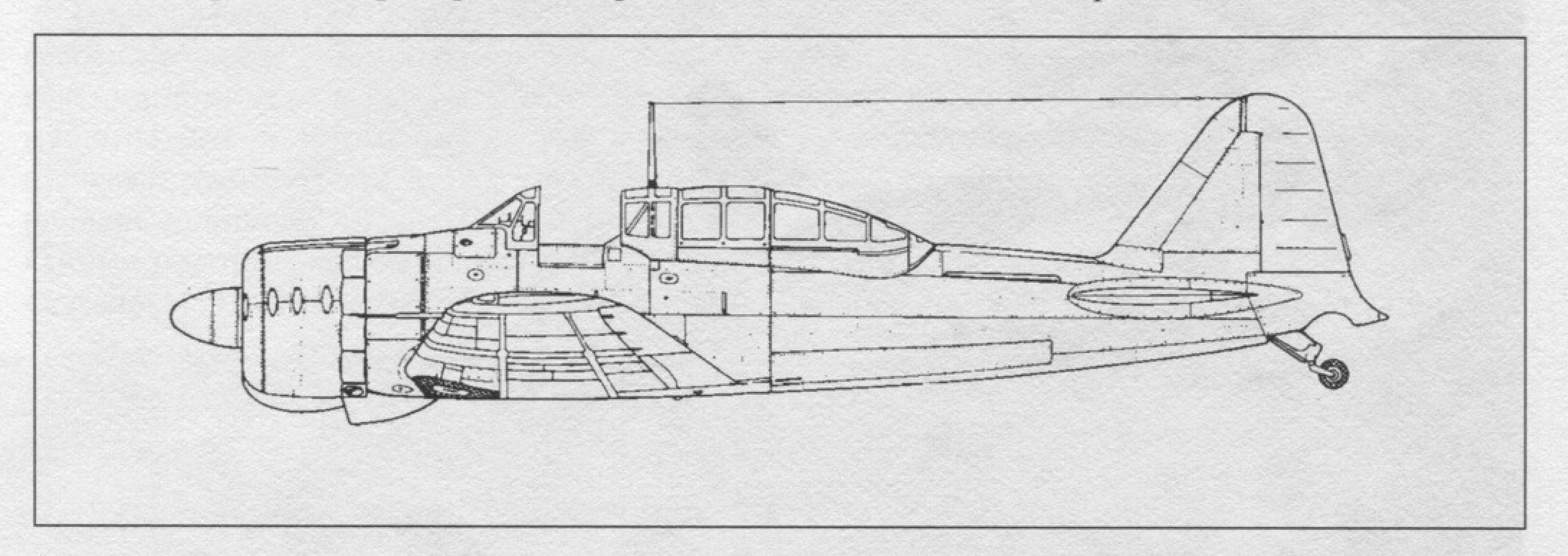


A6M2-N в полете строем из четырех машин. Передние два самолета окрашены в темно-зеленый цвет, остальные — в светло-серый

Спарки

Для подготовки пилотов-истребителей японская морская авиация использовала двухместный учебный вариант A5M — самолет A5M4-K. Но с принятием на вооружение «Зеро» стало очевидным, что эта устаревшая машина не способна обеспечить качественную подготовку пилотов для нового истребителя. Поэтому в 1942 г. Кайгун Коку Хомбу выдал задание 17-Си, предусматривающее создание двухместного учебного варианта на базе «Зеро». Работу поручили 21-му морскому авиационному арсеналу в Омура, уже имевшего опыт в этой области — именно его специалисты создали самолет A5M4-K. В качестве базы для учебно-боевого варианта «Зеро» взяли модификацию A6M2, в конструкцию которой внесли соответствующие изменения. В фюзеляже разместили вторую кабину для инструктора, оборудованную полным комплектом органов управления и контрольных приборов. Фонарь кабины удлинили, используя типовые секции остекления одноместного варианта. Кабину курсанта сделали открытой, а также снабдили дверкой в левом борту для удобства посадки. В верхней части фюзеляжа за фонарем разместили два небольших аэродинамических гребня, предотвращающих сваливание самолета в штопор. Для уменьшения веса самолета сняли пушки, оставив лишь 7,7-мм пулеметы, а также створки ниш шасси. Мотоустановка осталась без изменений по сравнению с A6M2.

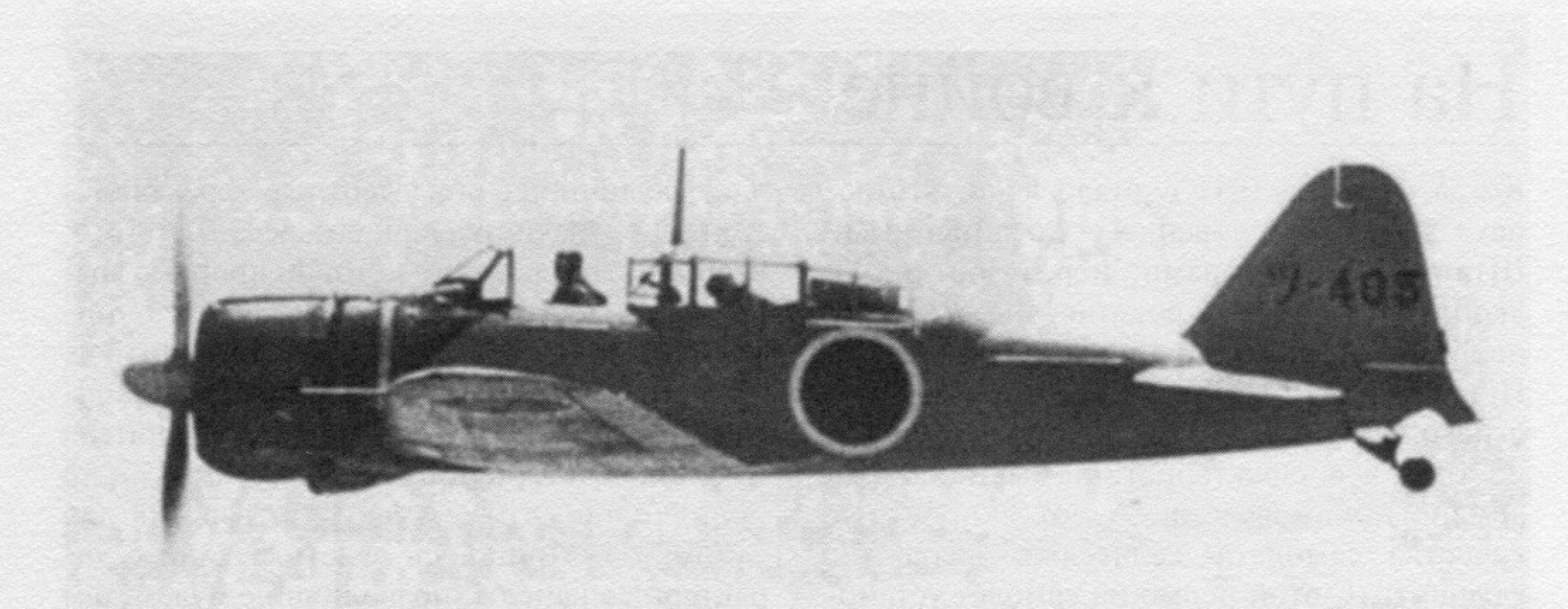
Прототип двухместного варианта был готов в ноябре 1942 г. После успешных испытаний его приняли на вооружение как тип 0 учебный истребитель («Рей-Сики Рензен), или же A6M2-K модель 11. Серийное производство на 21-м арсенале продолжалось с января 1943-го по октябрь 1944 г., всего было выпущено 236 самолетов. В начале 1944 г. заказ на производство 665 экземпля-



A6M2-K



Спарка из учебного кокутая Цукуба. Самолет окрашен полностью в оранжевый цвет, за исключением капота двигателя и передней части перед фонарем, которая по традиции окрашивалась черной краской



У самолетов А6М2-К граница черной окраски носа имела четко выраженный диагональный характер. Обратите внимание на расположение радиоантенны, отличное от боевых самолетов. Кокутай Цукуба, 1944 г.



А6М2-К перед вылетом на учебное бомбометание

Вид вперед из кабины инструктора

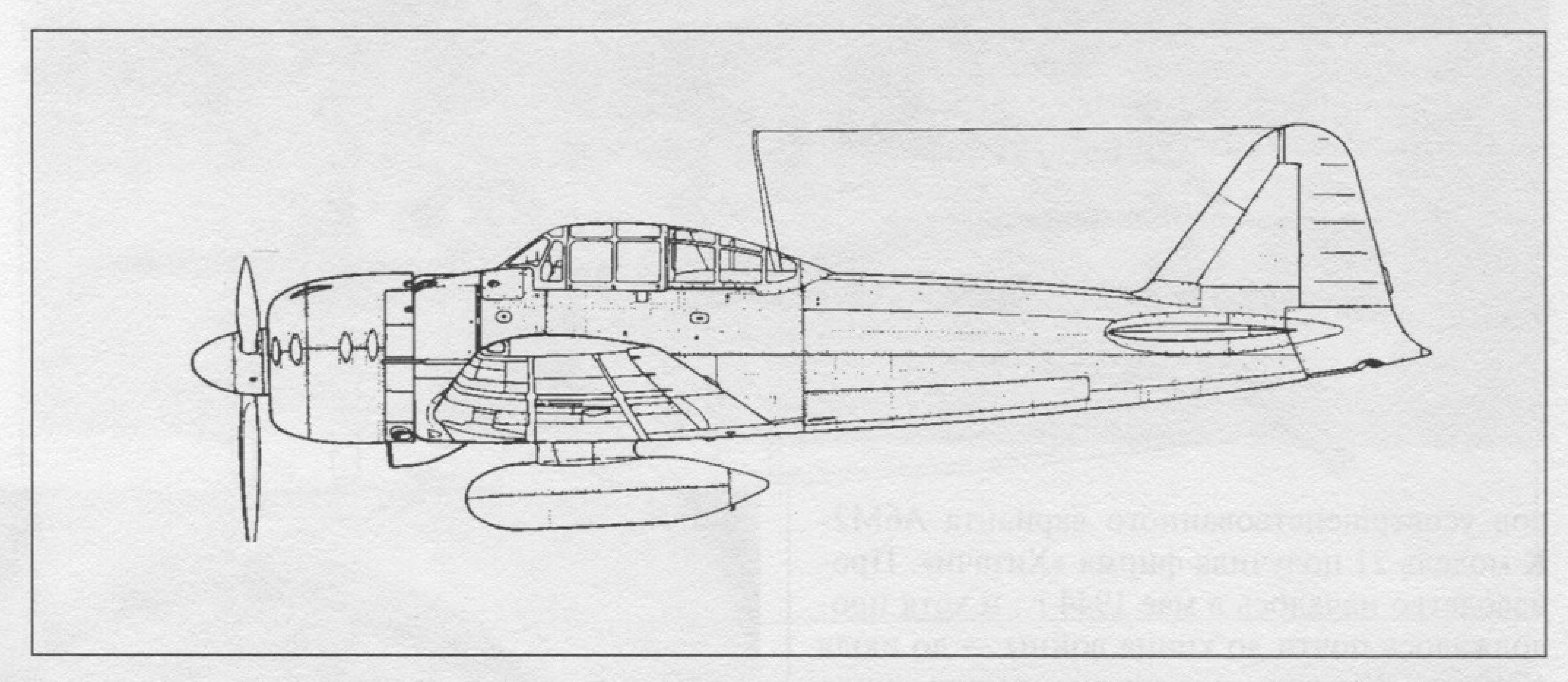


ров усовершенствованного варианта А6М2-К модель 21 получила фирма «Хитачи». Производство началось в мае 1944 г., и хотя продолжалось почти до конца войны — до июля 1945 г., «Хитачи» смогла изготовить лишь менее половины заказанных — 272 спарки. Наконец, в сентябре 1944 г. появился ещё один вариант двухместного учебно-боевого истребителя — А6М5-К, созданный на базе самолета А6М5. Проект разработали на 21-м арсенале, а серийное производство поручили фирме «Хитачи». Однако последняя смогла в начале 1945 г. выпустить лишь небольшую партию из семи А6М5-К, поскольку приоритетом в то время пользовался выпуск боевых самолетов.

В частях некоторые А6М2-К переоборудовались в самолеты-буксировщики мишеней. При этом снимался хвостовой обтекатель фюзеляжа, на месте которого установили гак для буксировки мишеней-конусов. Сами же мишени в свернутом состоянии находились в двух контейнерах под крылом. При посадке мишени отстреливались. В конце же войны большинство двухместных «Зеро» передали в подразделения камикадзе.

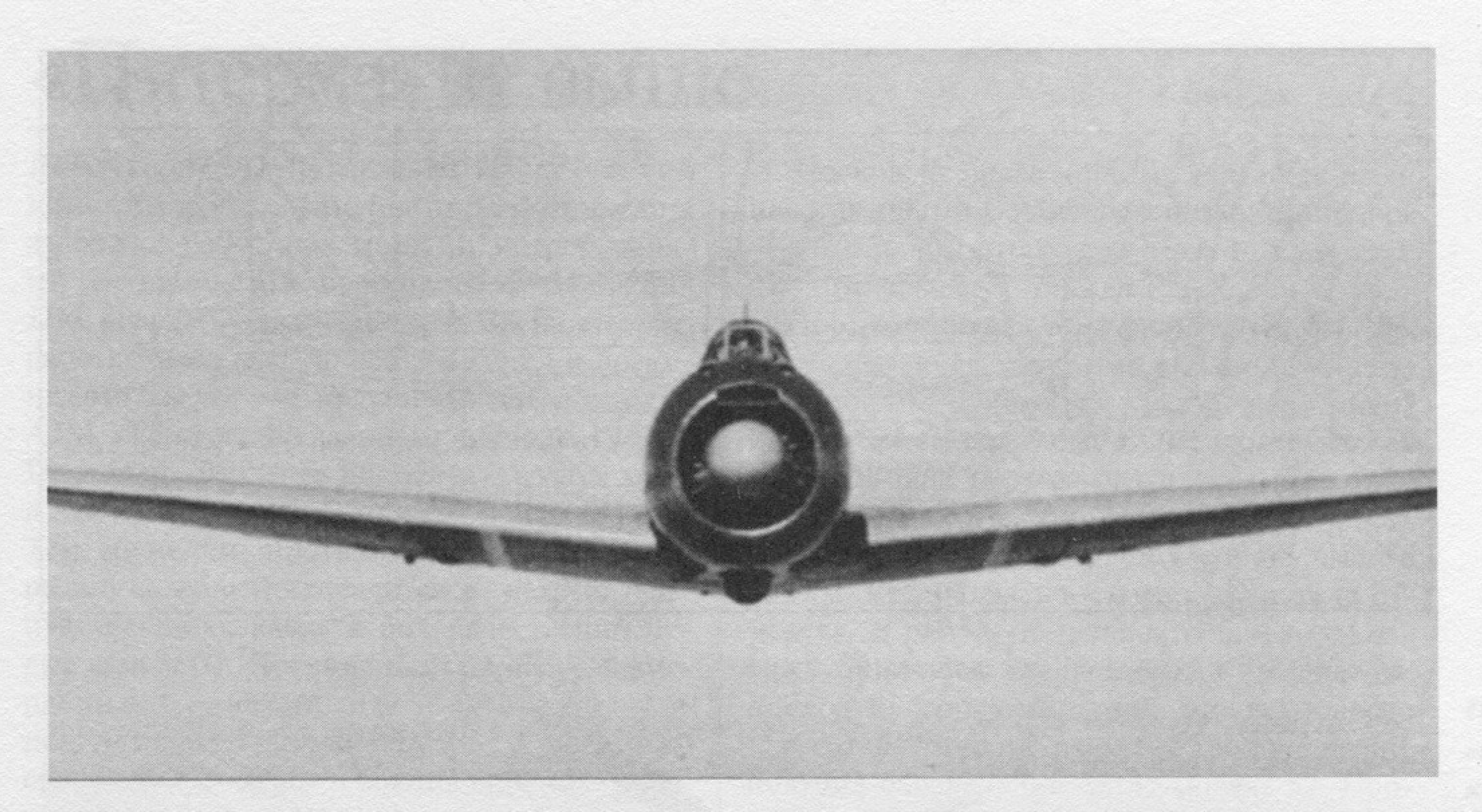
На пути к войне

Когда в начале 1941 г. стало ясно, что вооруженное столкновение с Соединенными Штатами не за горами, и разработчик, и эксплуатант «Зеро» сошлись на мысли о необходимости модернизации самолета. При этом не ставилась задача по усилению огневой мощи или улучшению маневренности — эти характеристики были сочтены вполне приемлемыми. А вот скоростные качества самолета желательно было бы улучшить. С этой целью на самолет установили новую модификацию двигателя «Накадзима» — «Сакае 21», отличающуюся от предшественника двухступенчатым механическим нагнетателем вместо одноступенчатого, усовершенствованным редуктором и новым карбюратором с восходящим потоком. Мощность мотора возросла до 1130 л.с., улучшились его высотные характеристики, но увеличился и его вес. Для того, чтобы хоть частично компенсировать возросшую массу, емкость фюзеляжного топливного бака уменьшили с 98 до 60 литров. Существенно изменились очертания капота. Поскольку воздухозаборник нагнетателя находился над двигателем, то капот также подняли так, что он закрыл отверстия для пулеметов. Пришлось делать в капоте характерные каналы, позволившие пулеметам стрелять как прежде. Установили также винт-автомат увеличенного до 3,05 м диаметра, а начиная с 4-го экземпляра новой модификации боекомплект к пушкам увеличили с 60 до 100 снарядов на ствол. Как и ранее, боекомплект размещался в барабане, но диаметр его увеличили. Поскольку



A6M3 модель 32



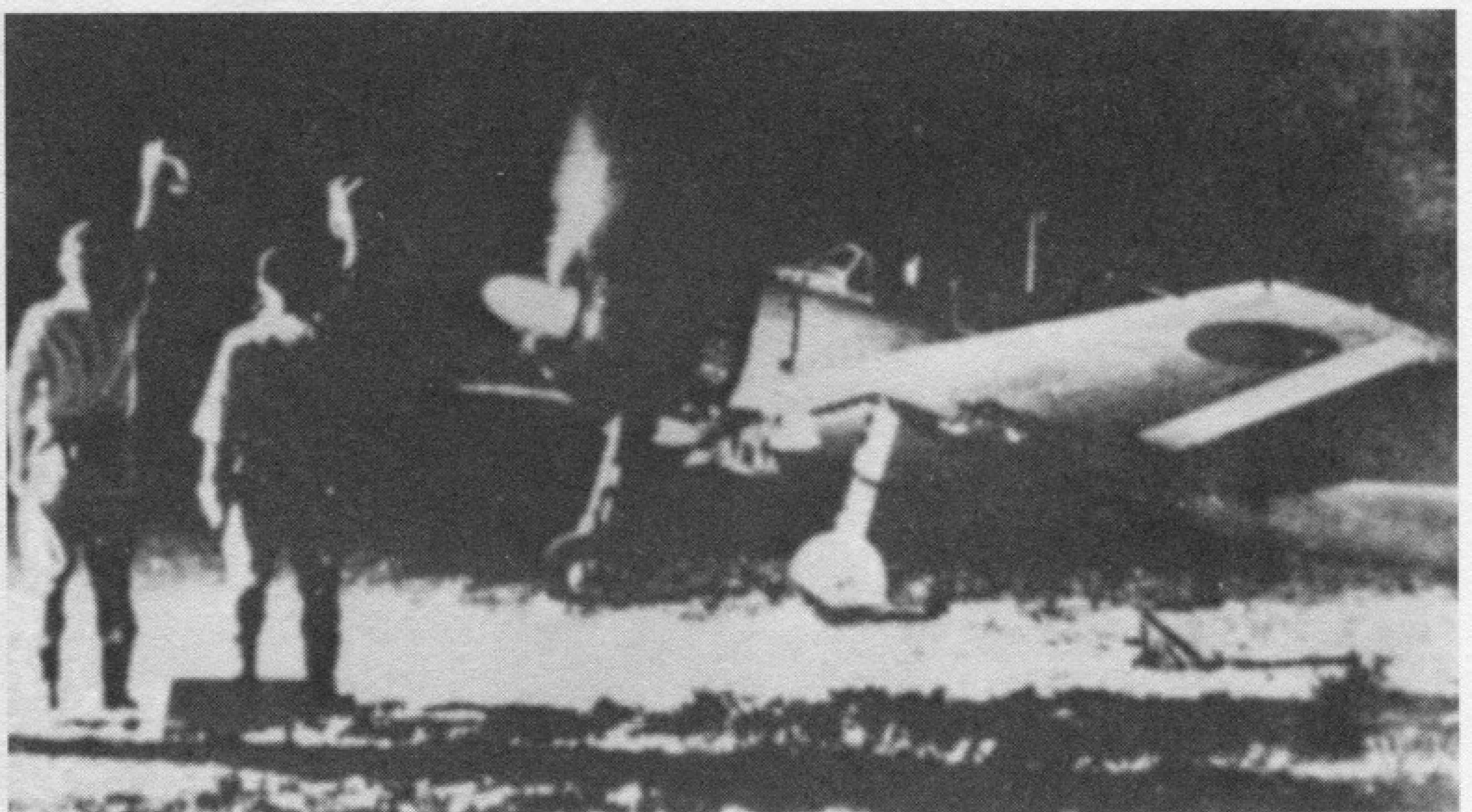


Такой вид наблюдали в задней полусфере противники истребителей А6М3 модель 32

новый барабан выступал за очертания крыла, его пришлось закрыть обтекателем. Уменьшили размах элеронов, что позволило отказаться от сложной двухступенчатой системы управления ими.

Первые машины с мотором «Сакае 21» были готовы в июне 1941 г. Летные испытания показали, что характеристики самолета возросли в меньшей степени, чем ожидалось. Одновременно начали поступать рапорты из строевых частей с предложениями отказаться от механизма складывания крыла. В такой ситуации конструкторы решили «убить двух зайцев». Законцовки крыла были просто «обрезаны» по линии складывания. Благодаря этому, отказались от опостылевшего механизма складывания, а скорость возросла примерно на 3 км/ч. Правда, уменьшение площади крыла почти на квадратный метр (с 22,44 до 21,53 м^2) привело к некоторому ухудшению маневренности, но зато возросла скороподъемность — 6000 м набиралось теперь за 7 мин 19 с вместо 7 мин 27 с. В таком виде самолет приняли на вооружение под обозначением А6М3 модель 32. Однако, из-за проблем с доводкой мотора «Сакае 21» выпуск модели 32 начался лишь в июле 1942 г. Всего было изготовлено 343 таких самолета.

К моменту поступления самолетов модели 32 в части, авиация Императорского флота вела напряженные бои далеко от метрополии — над Соломоновыми островами. Потеря нескольких авианосцев в битве у Мидуэя и отсутствие в районе боевых действий развитой аэродромной сети остро поставили вопрос об увеличении дальности полета «Зеро». С этой целью была создана новая модификация — А6М3 модель 22. На ней появилось два дополнительных топливных бака емкостью по 45 л, размещенных в крыле в районе оружейных отсеков. Для того, чтобы возросший вес не слишком ухудшил маневренность, пришлось вер-

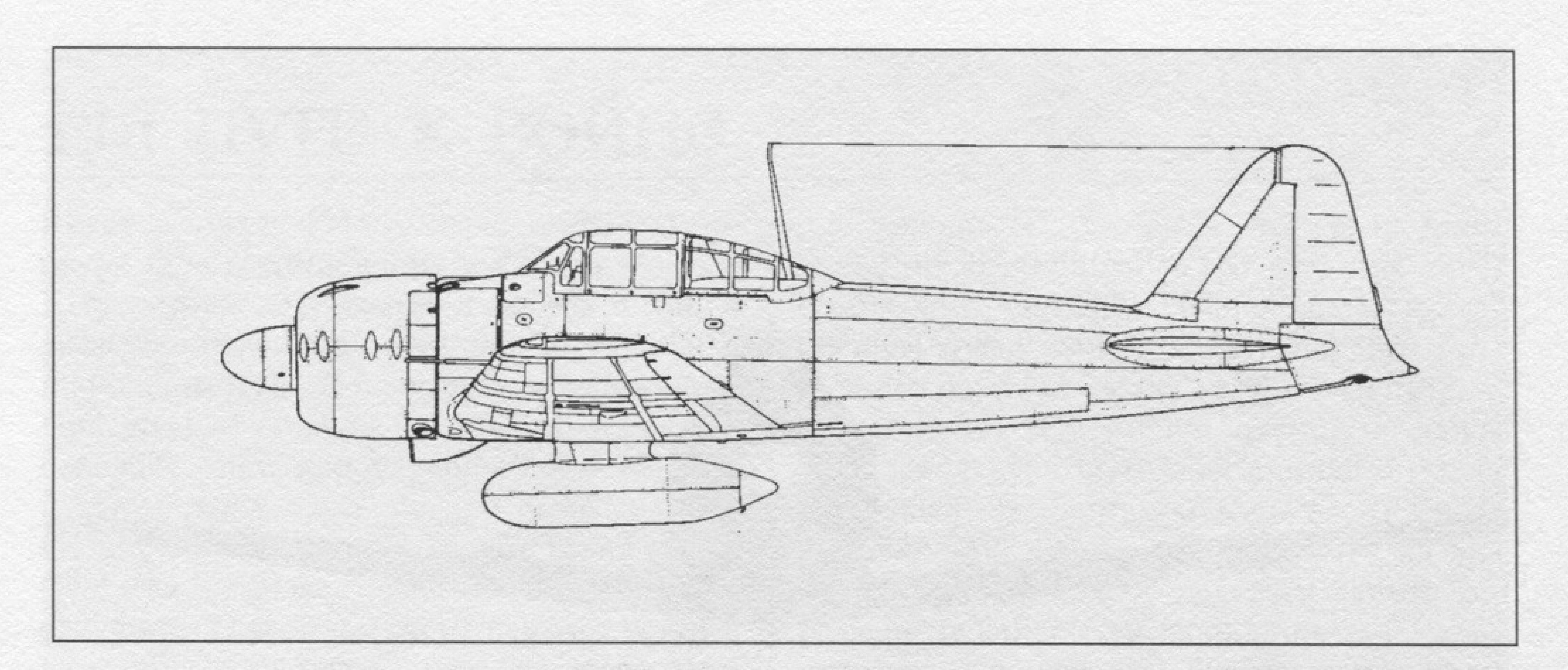


Ночной вылет. А6М3 модель 32 заметно отличается укороченными законцовками крыла



А6М3 модель 32 в стандартном темно-зеленом камуфляже

А6М3 модель 22





А6М3а модель 22а на аэродроме Рабаул

нуться к удлиненным (складываемым) законцовкам крыла. Фирмой «Мицубиси» выпущено 560 машин модели 22, в число которых вошло и некоторое количество самолетов модели 22а (22ко). Главным её отличием было применение вместо стандартных пушек тип 99 модель 1 — пушек тип 99 модель 2 с удлиненным стволом. Как минимум три самолета в опытном порядке вооружили новыми 30-мм пушками, но в серию такой вариант не пошел — конструкция А6М3 оказалась слишком «нежной», чтобы выдерживать отдачу этих орудий. Также не пошел в серию вариант А6М4 модель 32, на котором применили двигатель с турбокомпрессором. Построили всего два опытных экземпляра, затем отправленные на 1-й технический арсенал флота. Дальнейшая их судьба неизвестна. Вообще, А6М4 является одной из наиболее загадочных модификаций «Зеро» — стоит отметить, что в послевоенное время даже сам главный конструктор Дзиро Хорикоси не смог припомнить подробностей относительно этого варианта.

Оба варианта А6М3 — и модель 32, и модель 22 — строила и фирма «Накадзима», но количество выпущенных этим предприятием самолетов точно не установлено.

Когда новая модификация «Зеро» с «обрубленными» крыльями попала в поле зрения союзников, её поначалу приняли за новый самолет, присвоив ему кодовое имя «Хэп». Но именно таким было прозвище начальника штаба армейской авиации США генерала Генри Арнольда. Генерал юмора не оценил, и настоял на изменении кодового имени на «Хэмп». Но вся эта возня вокруг имени утратила смысл после того, как в декабре 1942 . один А6М3 модель 32 на Новой Гвинее попал в руки союзников, и стало ясно, что это всего лишь очередная модификация известного самолета. Вместо «Хэмп» было предписано употреблять код «Зек 32».

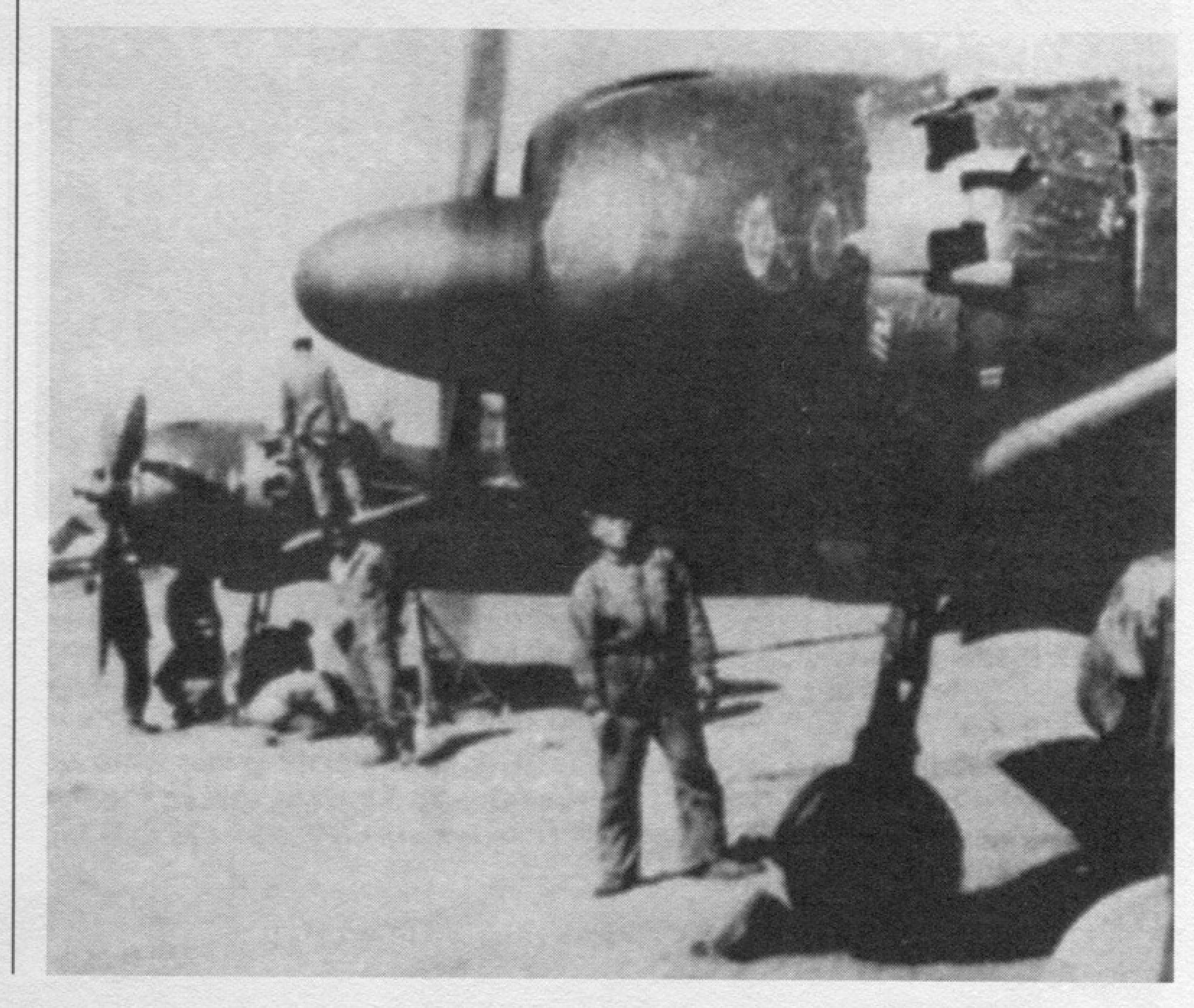
«Пятерка» и выше

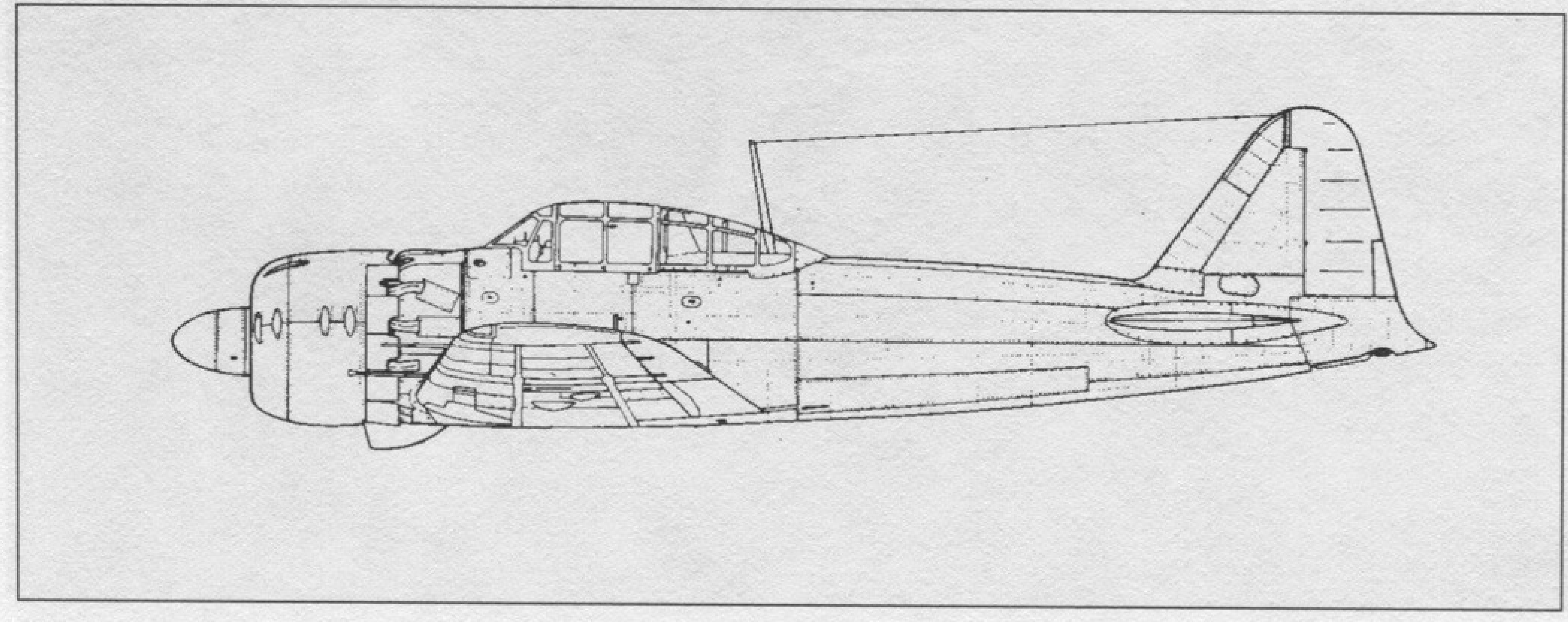
Доводка A6M2 поглощала массу усилий конструкторов «Мицубиси», что привело к задержке работ над новыми истребителями — самолетом берегового базирования J2M «Райден» (техзадание 14-Си на его разработку было выдано ещё в 1939 г.) и преемником «Зеро» — палубным истребителем A7M «Реппу», заказанным в июле 1942 г. Прототип «Райдена» поднялся в воздух лишь в марте 1942 г., а «Реппу» — в мае 1944-го. Тем временем, противники Японии непрерывно совершенствовали свою истребительную авиацию, вводя в бой качественно новые самолеты. Появившиеся на палубах американских авианосцев «Хэллкэты» — истребители «Грумман» F6F-3 — не только сравнялись с «Зеро» в бою на виражах, смертельно опасном для других американских истребителей, но и не уступали «Корсарам» F4U в скорости, а к тому же, отличались стойкой к боевым повреждениям конструкцией, бронезащитой пилота и протектированными топливными баками.

Для авиации Императорского флота единственным выходом из сложившейся ситуации была очередная модернизация A6M, имевшая целью «догнать» по основным боевым качествам новые вражеские истребители. Работы велись под руководством Мидзиро Такахаси, в конце 1941 г. сменившего Хорикоси на посту главного конструктора «Зеро». В первую очередь, была поставлена задача увеличить допустимую скорость пикирования. Для этого пришлось, прежде всего, усилить обшивку. Крыло снова сделали нескладывающимся, применив новые законцовки закругленной формы. Его площадь составляла всего 21,3 м^2, а вес самолета уменьшился на 78 кг. За счет этих изменений скорость пикирования была доведена до 660 км/ч.

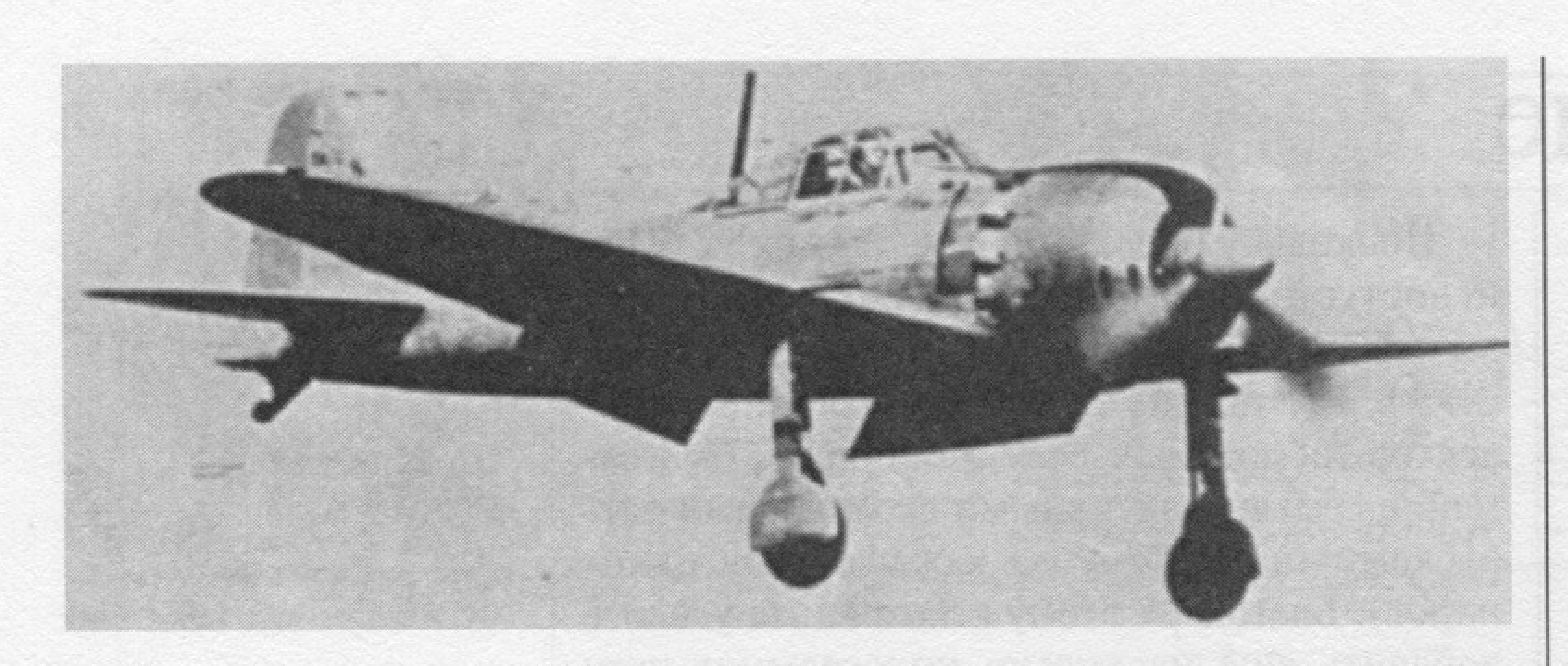
Поскольку более мощные двигатели были недоступными, конструкторам пришлось выжимать все, что только можно, из «Сакае 21». В частности, тяжелый выхлопной коллектор, общий для всех цилиндров, был заменен семью реактивными выхлопными патрубками (по одному на каждую пару цилиндров). Благодаря этому к тяге винта удалось добавить ещё несколько килограммов тяги выхлопа. В итоге, горизонтальная скорость самолета возросла до 565 км/ч на высоте 6000 м. Увеличилась и скороподъемность самолета. В районе патрубков обшивку фюзеляжа пришлось усилить стальным листом, поскольку горячие выхлопные газы легко прожигали тонкий дюраль. Такой вариант получил обозначение A6M5 модель 52. Про-

Подготовка «пятерок» к полетам

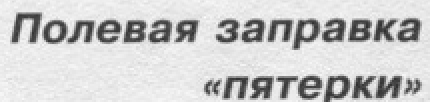




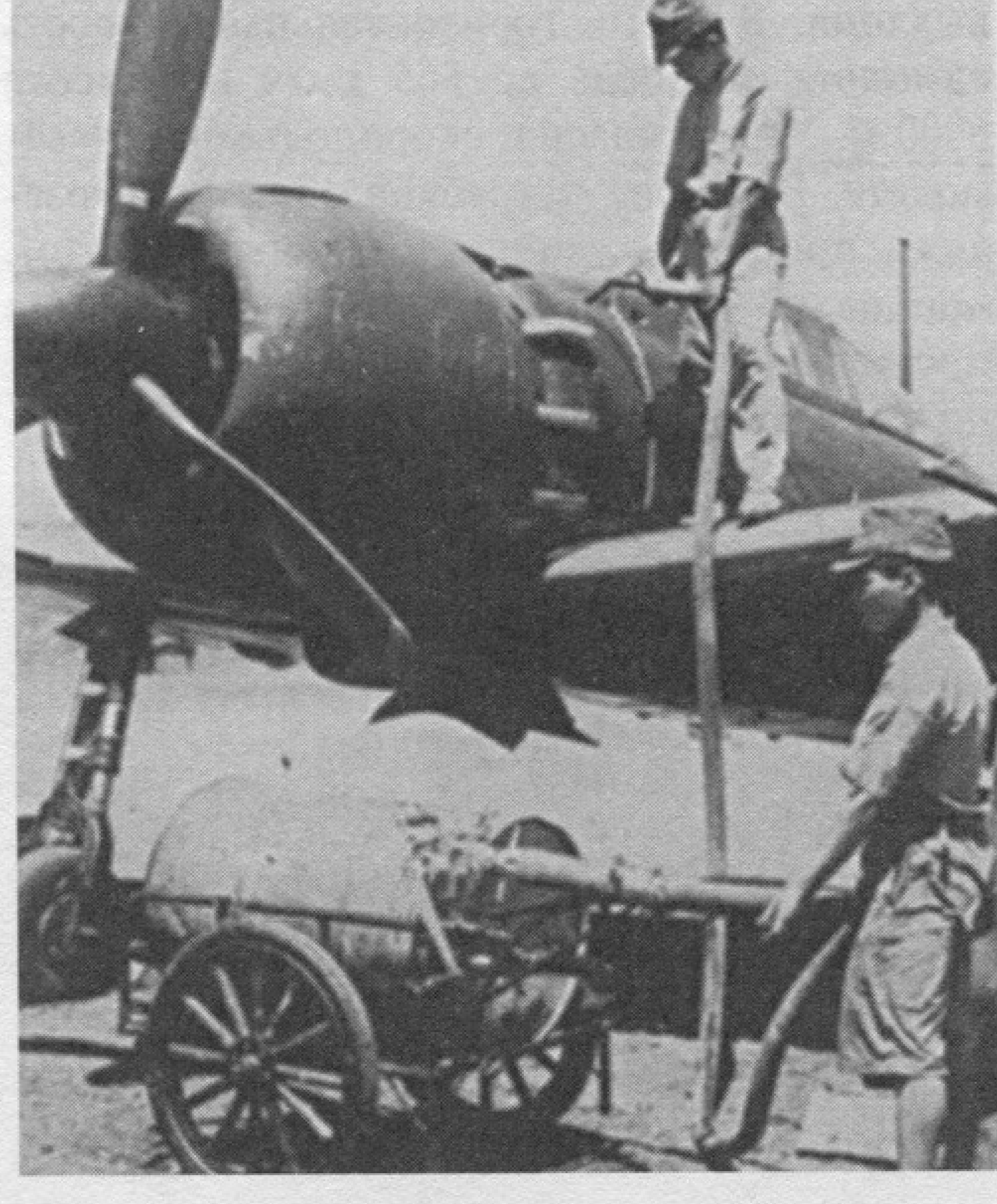
A6M5 модель 52



А6М5 модель 52. Механизация крыла в посадочном положении



Полевая заправка «пятерки»



А6М5с с подвесным баком

тотип, переоборудованный из самолета модели 32 (серийный номер 904), вышел на испытания в августе 1943 г. Фирма «Мицубиси» изготовила 747 самолетов этой модели, включая и некоторое количество машин переходного варианта — с новым крылом, как у модели 52, но со старой системой выхлопа, как у моделей 22/32. Выпускалась модель 52 в 1943-44 гг. и фирмой «Накадзима».

Осенью 1943 г. А6М5 начали поступать в строевые части. Первые же схватки с «Хэллкэтами» показали, что внедренные усовершенствования не позволяют на равных конкурировать с американцами. Японский самолет совершенно не нес брони, а запас прочности конструкции оставался низким. Обычно после короткой очереди из шести крупнокалиберных «Браунингов» «Хэллкэта» А6М5 попросту разваливался в воздухе. И наоборот, прочный и хорошо бронированный американский самолет выдерживал без особых последствий большое число попаданий. Поэтому следующий этап модернизации «Зеро» предусматривал дальнейшее усиление вооружения путем перевода пушек на ленточное питание — это позволило добавить в боекомплект ещё по 25 снарядов на ствол. Также была в очередной раз усилена конструкция крыла, благодаря чему допустимую скорость пикирования довели до 740 км/ч. Это все же было на 30-45 км/ч меньше, чем аналогичный показатель для «Корсара», но дальнейшее усиление

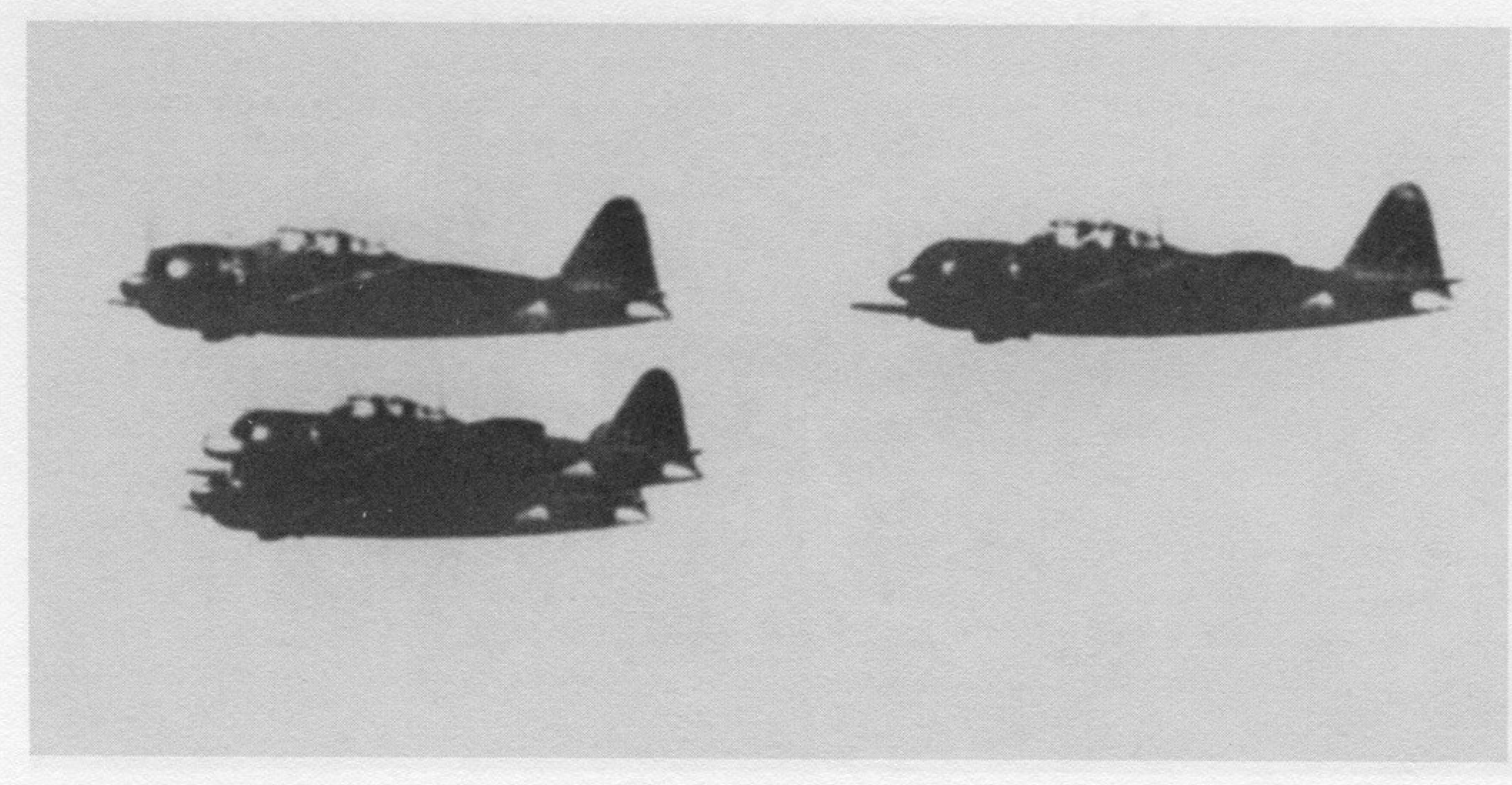




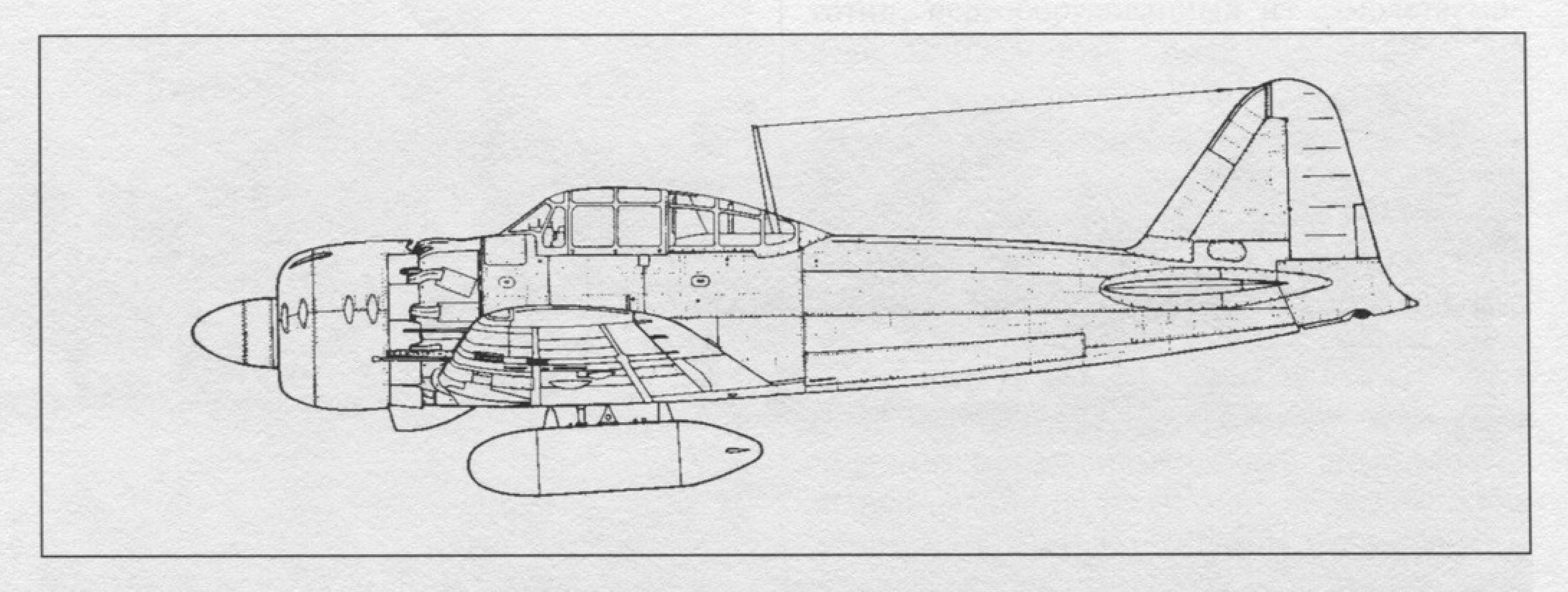
«Пятерки» с подкрыльевыми 150-литровыми баками

конструкции «Зеро» вело к существенному возрастанию массы и, как следствие, к резкому ухудшению скороподъемности и маневренности. Серийное производство такого варианта под обозначением A6M5a модель 52a (или же 52ко) началось в марте 1944 г. Фирма «Мицубиси» изготовила 391 машину, объем выпуска «Накадзимы» неизвестен.

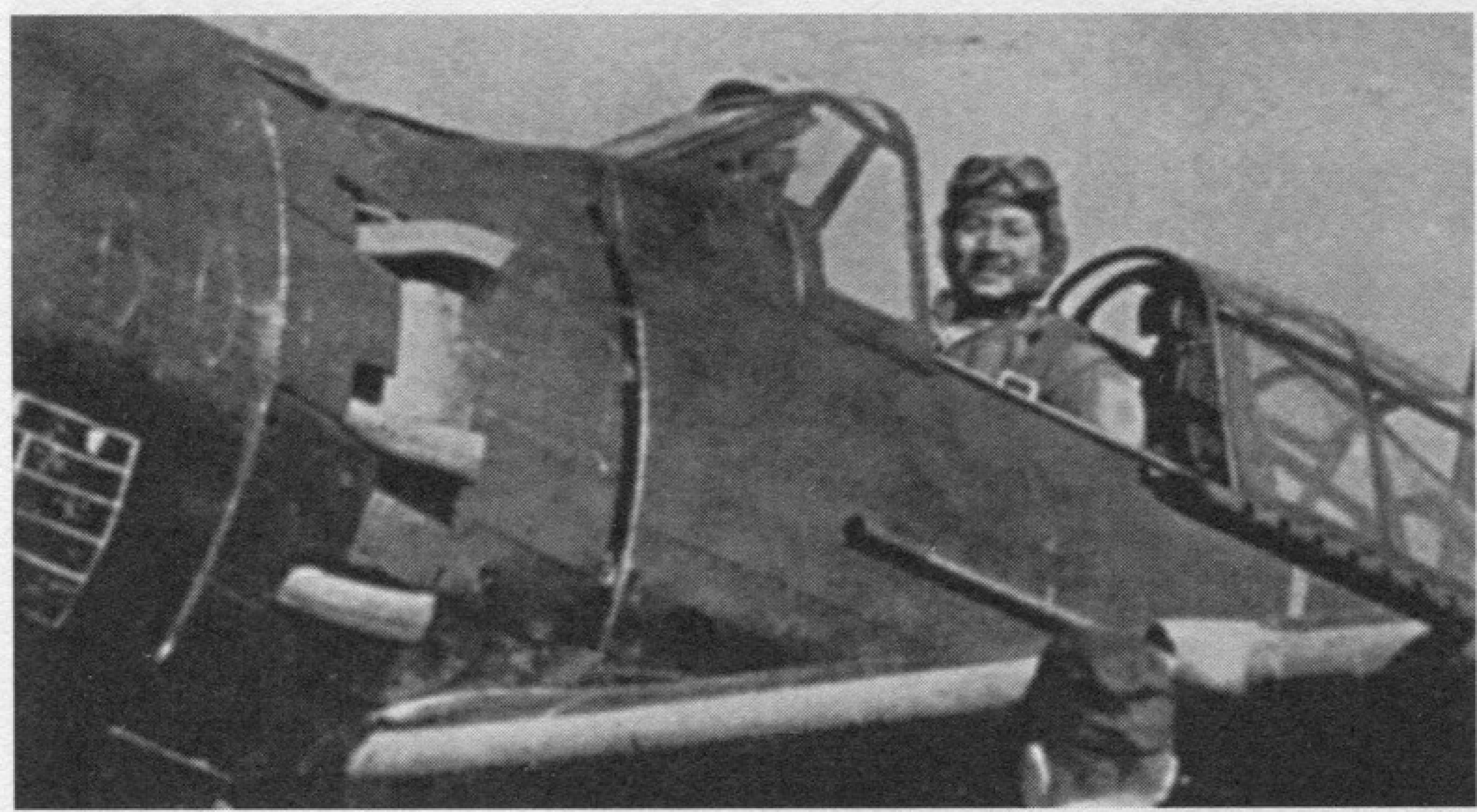
Изменения, внесенные в модель 52a, не решили ещё одну важную проблему — низкую боевую живучесть. До сих пор «Зеро» не имел ни бронезащиты пилота, ни протектированных топливных баков. В начале 1944 г. появился очередной вариант — A6M5b модель 52b (или же 52оцу), на котором попытались усилить защищенность. В частности, пилотскую кабину оборудовали лобовым бронестеклом — своеобразным «сэндвичем» толщиной 50 мм, состоящим из двух слоев оргстекла, помещенных между листов обычного стекла. Установили и противопожарную систему — баллон с CO_2, установленный в фюзеляже возле противопожарной перегородки. В случае возгорания углекислый газ мгновенно заполнял фюзеляжный топливный бак и моторный отсек. Воспользовавшись случаем, в конструкцию внесли ещё некоторые изменения, самым существенным из которых стала замена правого синхронного 7,7-мм пулемета на пулемет тип 3 калибра 13,2 мм, ставшая первым усилением вооружения самолета с момента его создания. Пулемет тип 3 представлял собой причудливый конгломерат западных технологий — копия американского крупнокалиберного «Браунинга» M2, приспособленная для стрельбы



Четверка A6M5 модель 52 на патрулировании, 1944 г. Ранее в японских ВМС стандартом являлось патрулирование силами трех самолетов



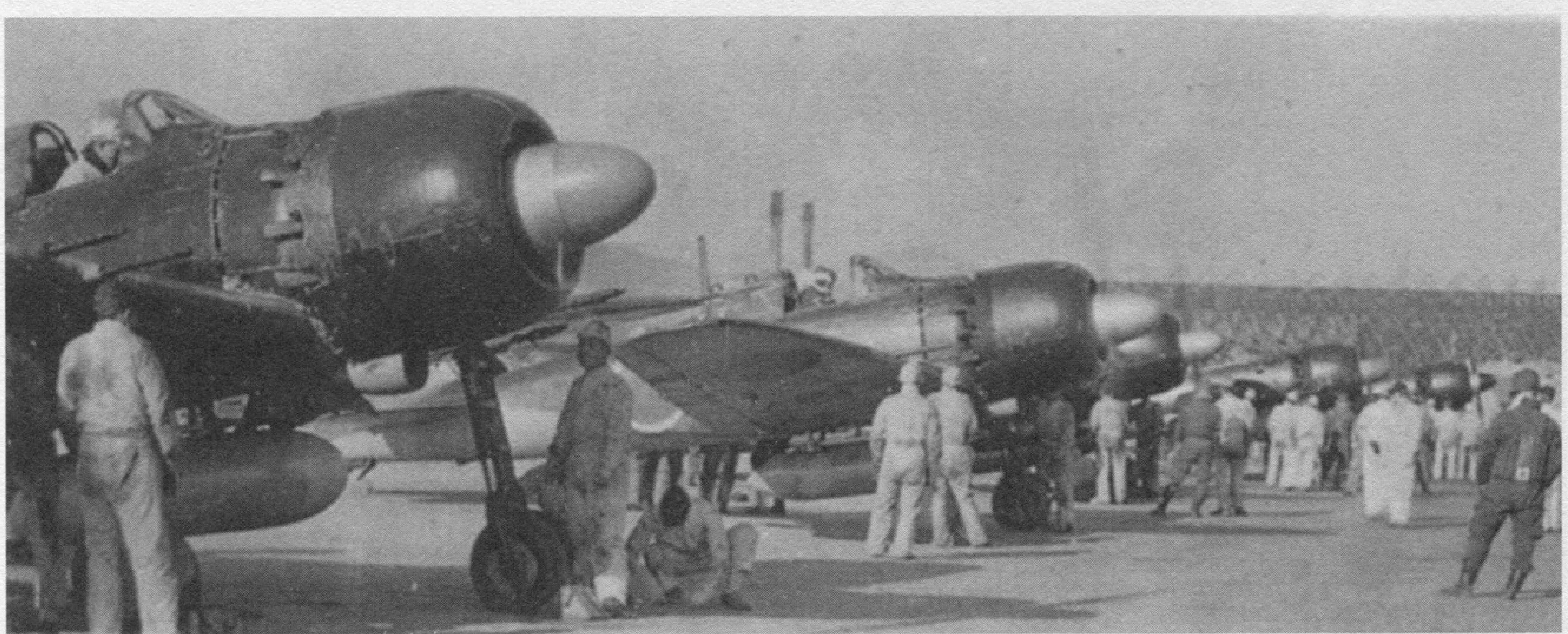
А6М5с модель 52с



А6М5 модель 52 из 252 кокутая

патронами от французского 13,2-мм пулемета «Гочкисс», производившегося в Японии по лицензии. Кроме того, модифицировали топливную систему, подведя магистрали к подкрыльевым узлам подвески — теперь под крыло можно было подвесить пару 150-л дополнительных топливных баков. Серийное производство модели 52b началось на заводе фирмы «Мицубиси» в апреле 1944 г., а всего было выпущено 740 таких самолетов.

Новая модификация оказалась очередной полумерой. Японские самолеты все заметнее уступали американским, а замены «Зеро» не было: J2M «Райден» преследовали постоянные технические проблемы, а для А7М «Реппу» никак не могли довести двигатель. Конструкторам приходилось выжимать из конструкции «Зеро» невозможное, хотя становилось все более очевидно, что самолет, созданный в 1938 г., никак не может сравниться по своим характеристикам с самолетами образца 1944 г. Тем не менее, в следующей модификации — А6М5с модель 52с (или же 52хей) — кардинально усилили вооружение, смонтировав в консолях крыла в дополнение к пушкам ещё два 13,2-мм пулемета тип 3 с боекомплектом по 240 патронов. Таким образом, вооружение самолета состояло из двух 20-мм пушек и трех 13,2-мм пулеметов (синхронный пулемет калибра 7,7 мм сняли ввиду его полной бесполезности против хорошо защищенных американских самолетов). Кроме того, под крыльями установили направляющие для восьми 10-килограммовых неуправляемых ракет класса «воздух-воздух». Существенно улуч-





A6M5b модель 52b из 303 хикотая 203 кокутая. Авиабаза Кагосима. О. Кусю. Курилы, 1945 г.



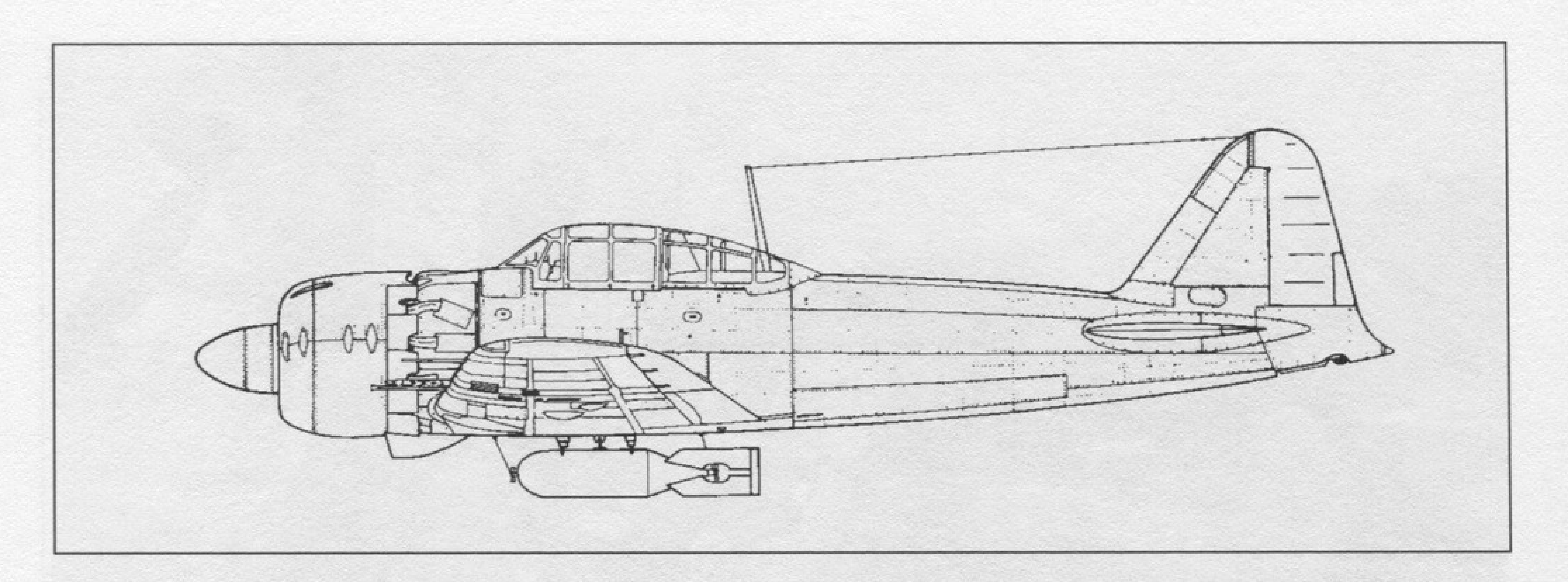
«Пятерка» модель 52c из кокутая Ятабе

шили защиту пилота, установив 8-мм бронеспинку и бронестекло толщиной 55 мм в задней части фонаря — «Зеро» все чаще и чаще имел противника на хвосте, вместо того, чтобы самому садиться ему на хвост...

В предыдущих модификациях из-за резкого увеличения нагрузки на крыло значительно уменьшился радиус действия самолета. Заказчик требовал увеличить дальность, поэтому за креслом летчика установили дополнительный протектированный бензобак емкостью 140 л, благодаря чему дальность полета удалось увеличить до 2114 км. Все эти изменения увеличили вес самолета на 300 кг. Новый главный конструктор «Зеро» Эйтаро Сано поднял вопрос об оснащении самолета более мощным двигателем. Он предлагал установить на A6M5c мотор «Мицубиси» «Кинсей 62» мощностью 1350 л.с., рассчитывая, что с его помощью «Зеро» сможет вернуть себе господство в воздухе. Но Каигун Коку Хомбу не дал согласия на такую замену, поскольку все выпускавшиеся моторы «Кинсей» были зарезервированы для пикирующих бомбардировщиков «Йокосука» D4Y3. Более того, были запрещены любые проектные работы по установке на «Зеро» другого двигателя, кроме «Сакае». В итоге, когда в сентябре 1944 г. первый самолет модели 52c вышел на испытания, оказалось, что его летные качества весьма посредственны. Чтобы спасти положение, в октябре на самолет установили мотор «Сакае 31а» с системой впрыска водно-метаноловой смеси. Но эта модификация двигателя была ещё довольно «сырой», и в серии не ставилась. Объем производства модели 52c оказался гораздо меньше, чем предшественников — фирма «Мицубиси» изготовила всего 93 таких истребителя с теми же старыми двигателями «Сакае 21».

Попытки «довести до ума» систему впрыска водно-метаноловой смеси предпринимались на следующей модификации «Зеро» — A6M6c модель 53c. Но в эксплуатации эта система форсирования оказалась крайне ненадежной, и все дело ограничилось единственным прототипом, построенным «Мицубиси», да несколькими машинами установ-

A6M7 модель 63

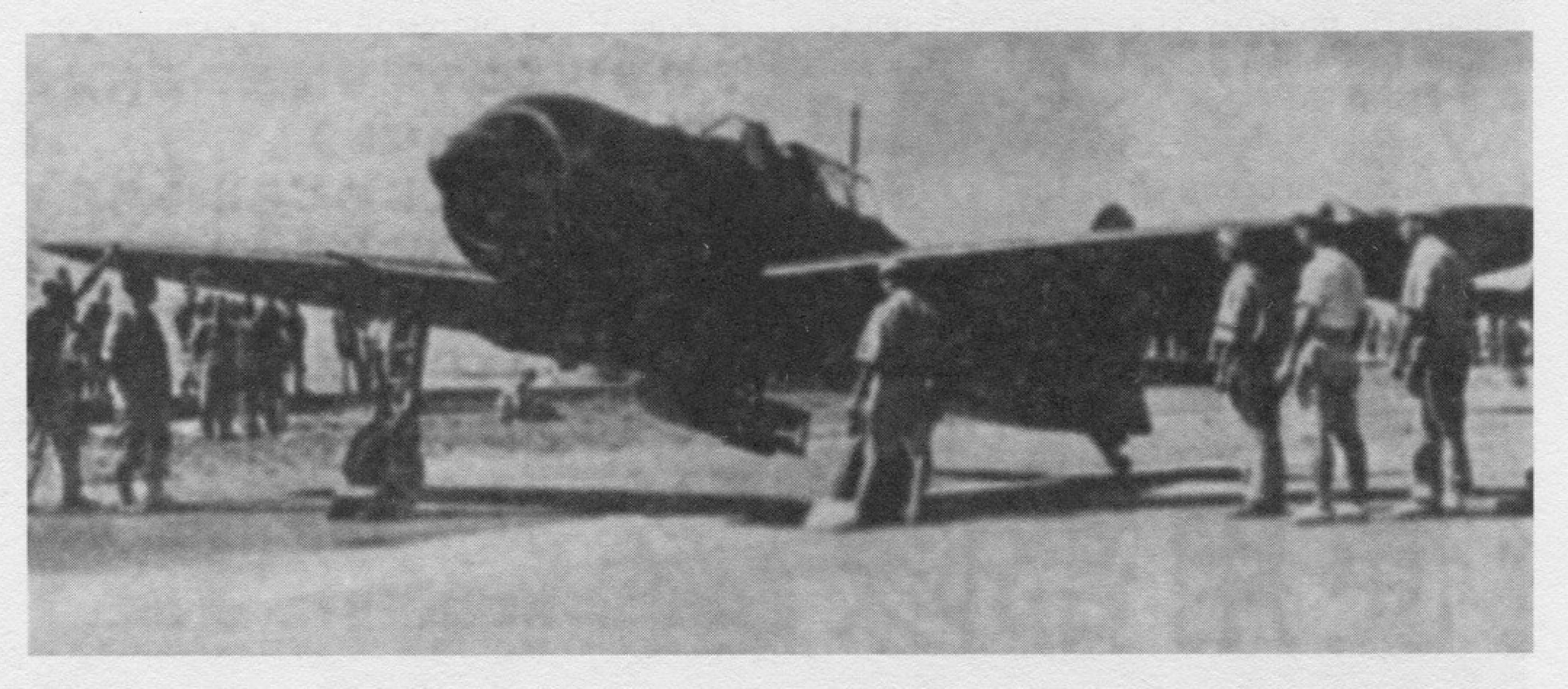


вочной партии, выпущенными фирмой «Накадзима» на рубеже 1944/45 гг.

Появление следующей модификации «Зеро» обусловили большие потери Императорского флота в авианосцах. Взамен потопленных крупных кораблей в экстренном порядке начали переоборудование нескольких бывших торговых судов. Однако их полетные палубы были слишком коротки для пикирующих бомбардировщиков «Йокосука» D4Y, а их предшественники «Аичи» D3A уже безнадежно устарели. Поэтому Каигун Коку Хомбу поручил «Мицубиси» разработать на основе «Зеро» палубный бомбардировщик. Взяв за основу вариант A6M5, конструкторы переделали подфюзеляжный узел подвески для того, чтобы вместо 300-л дополнительного топливного бака на нем можно было подвесить 250-кг авиабомбу. Возможность подвески двух 150-л баков под крылом при этом сохранялась. Несколько переделали хвостовое оперение самолета, усилили обшивку в хвостовой части фюзеляжа, да ещё заменили рефлекторный прицел тип 89 новым — тип 4. Вот все — так из истребителя получился «морской тип 0 истребитель-бомбардировщик модель 63», или же попросту — A6M7. Собственно, строились два варианта — модель 63, оборудованная форсированным двигателем «Сакае 31а» либо «Сакае 31b» с впрыском водно-метаноловой смеси, и модель 62 со стандартным «Сакае 21» (некоторые источники утверждают, что обозначение «модель 62» не применялось, а все A6M7 обозначались как «модель 63»).

Серийное производство A6M7 развернулось весной 1945 г. на заводах «Мицубиси» и «Накадзима». В строевые части первые машины этой модификации попали в мае. Количество построенных A6M7 не установлено, зато известно, что в авиачастях по его образцу переделывались в истребители-бомбардировщики «Зеро» других вариантов, в том числе и немногие уцелевшие A6M2. Среди других полевых переделок следует отметить курьерскую модификацию, на которой в задней части несколько удлиненной кабины выкроили местечко для одного пассажира, также немного удлинили фонарь кабины — но не настолько, как на учебных вариантах «Зеро».

Ещё одна полевая переделка получила даже официальное обозначение — A6M5d-S. Она представляла собой реализацию популярной в Японии (да и в Германии, где была известна под обозначением «шраге музик»,



A6M7 модель 63 с подвешенной 250-кг бомбой



Прощние сослуживцев с камикадзе перед вылетом

т.е. «джаз») концепции истребителя-перехватчика для борьбы с тяжелыми бомбардировщиками, вооруженного пушками, стреляющими вперед-вверх. При этом пилоту такого самолета требовалось заходить к вражескому самолету снизу. В варианте A6M5d-S истребитель получил третью пушку тип 99 модель 2, установленную за кабиной пилота.

Последней модификацией «Зеро» стал вариант A6M8, который, наконец-то получил мотор «Кинсей 62». Причиной тому была перестройка производства фирмы «Накадзима», которая в конце 1944 г. начала сворачивать выпуск моторов семейства «Сакае», а вместо них внедряла в производство новый мотор «Хомаре 21». Военные вынуждены были согласиться с установкой на «Зеро» альтернативного мотора. В ноябре 1944 г. начались работы по установке на самолет мотора «Кинсей 62» мощностью 1500 л.с. Руководил ими уже упоминавшийся Элитаро Сано, а кроме него в конструкторскую группу входили Кадзуаки Идзуми и Сиро Кусиба. За основу взяли планер самолета модификации A6M5c, а вариант под мотор «Кинсей» получил обозначение A6M8c модель 54с. Из-за большого объема переделок и непрекращающихся американских бомбардировок работы велись медленно, и испытания A6M8c начались только в апреле 1945 г. Вооружение сократили до двух 20-мм пушек и двух 13,2-мм пулеметов из-за отказа от синхронного пулемета — больший диаметр нового двигателя не оставлял в фюзеляже места для него. А вот узлы подвески усилили: самолет мог нести 500-кг бомбу под фюзеляжем и два 350-л подвесных топливных бака под крылом. Модель 54с развивала максимальную скорость 573 км/ч на высоте 6000 м (естественно, без наружных подвесок), и была самой скоростной модификацией «Зеро». Неплохой была и скороподъемность — высоту 6000 м самолет набирал за 6 мин. 50 с. Летчики-испытатели в один голос утверждали, что модель 54с — лучшая модификация «Зеро», но, тем не менее, она существенно уступала американским самолетам: например, максимальная скорость «Корсара» F4U-1D была почти на 90 км/ч больше. Испытания показали и некоторые недостатки, наиболее существенными из которых были падение давления масла и перегревание двигателя. Устранили их довольно легко, внеся изменения в проводку масляной системы и в жалюзи охлаждения мотора.

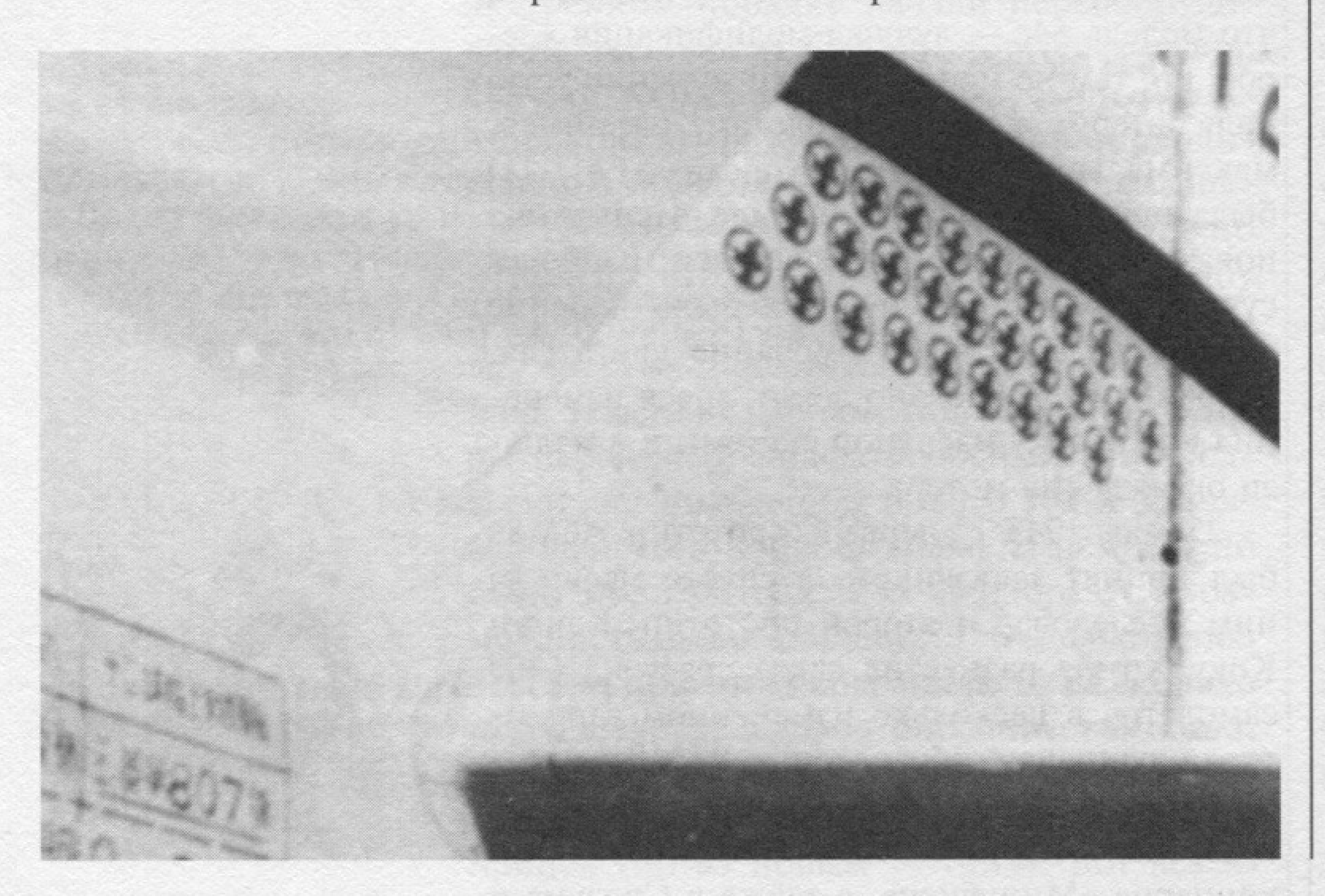
25 мая 1945 г. первый прототип A6M8c был принят заказчиком, а спустя месяц за ним последовал и второй прототип. Каигун Коку Хомбу разместил заказ сразу на 6300 самолетов в несколько измененном варианте, получившем обозначение A6M8 модель 64. Производство должны были развернуть сразу на четырех заводах — в Мие и Оми концерна «Мицубиси», а также в Сидзума и Вакагури фирмы «Накадзима». Но к тому моменту промышленность Японии уже лежала в руинах. До момента завершения боевых действий ни один серийный A6M8 так и не был построен...

Общий объем производства «Зеро» всех модификаций составил 10 964 самолета. Из них львиная доля пришлась на фирму «Накадзима» — она выпустила 6570 самолетов этого типа. Фирма-разработчик «Мицубиси» существенно ей уступала, построив 3879 «Зеро». Немалая вина в том принадлежит землетрясению, которое 7 декабря 1944 г. разрушило г. Нагоя, повредив и находящийся там завод «Мицубиси». 21-й морской авиационный арсенал и фирма «Хитачи» изготовили соответственно 236 и 279 самолетов — оба эти предприятия производили лишь двухместные учебно-тренировочные варианты.

«Зеро» в бою

Дебют — Китай 1940-1941

Как уже отмечалось, первые шесть истребителей A6M2 модель 11 прибыли в Китай 21 июля 1940 г. Отряд, который возглавил капитан-лейтенант Тамоцу Йокояма, включили в состав 12-го кокутая. Несколько дней спустя по воздуху перегнали ещё шесть «Зеро». Некоторое время заняли ознакомительные полеты в районе базирования, и лишь во второй половине августа командование сочло, что пилоты «Зеро» достаточно освоились на театре военных действий, чтобы можно было бросить их в бой. Первый боевой вылет состоялся 19 августа, когда дюжина A6M2 вылетела на сопровождение группы бомбардировщиков «Мицубиси» G3M2. Но опробовать новые истребители в бою на этот раз не удалось — оперативно сработала китайская разведка, сумевшая установить, что бомбардировщики на всей дистанции полета будут иметь истребительное прикрытие, и китайские истребители остались на земле. Таким образом, уже самим своим присутствием «Зеро» выполнили боевое задание, ведь до того времени китайские истребители часто безнаказанно атаковали вражеские бомбардировщики, нанося им существенные потери. Первый воздушный бой состоялся лишь 13 сентября, в третьем боевом вылете «Зеро» в Китае. В тот день группа из 13-ти A6M2, возглавляемая капитан-лейтенантом Сабуро Синдо, была наведена экипажем разведчика «Мицубиси» C5M1 на большую группу китайских истребителей И-15бис и И-16, осуществляющих тренировочные полеты в районе аэродрома Чункин. Японские истребители как снег на голову свалились на ничего не подозревающих китайцев, в беспорядке кружащих в воздухе. Результат был вполне ожидаемым — из тридцати китайских истребителей спастись удалось лишь трем, остальные были сбиты. При этом мичман Косиро Ямасита сбил пять самолетов, старшина 2-й статьи Йосиро Оки — четыре, а старшина 1-й статьи Тора-ичи Такацука — три вражеских истребителя. Этот успех имел громкий резонанс, как в кругах командования авиации Императорского флота, уверовавшего в непобедимость нового истребителя, так и в руководстве китайских ВВС, которые существенно снизили свою активность в опасении столь же тяжелых потерь.



Хвостовая часть A6M2 модель 11 из 12 кокутая, на котором было одержано 28 побед. В июне 1941 г. машина была выведена из состава кокутая и передана в распоряжение Военно-Морской Академии в Этадзиму



A6M2 модель 11 из 14 кокутая. Осень 1940 г., Китай

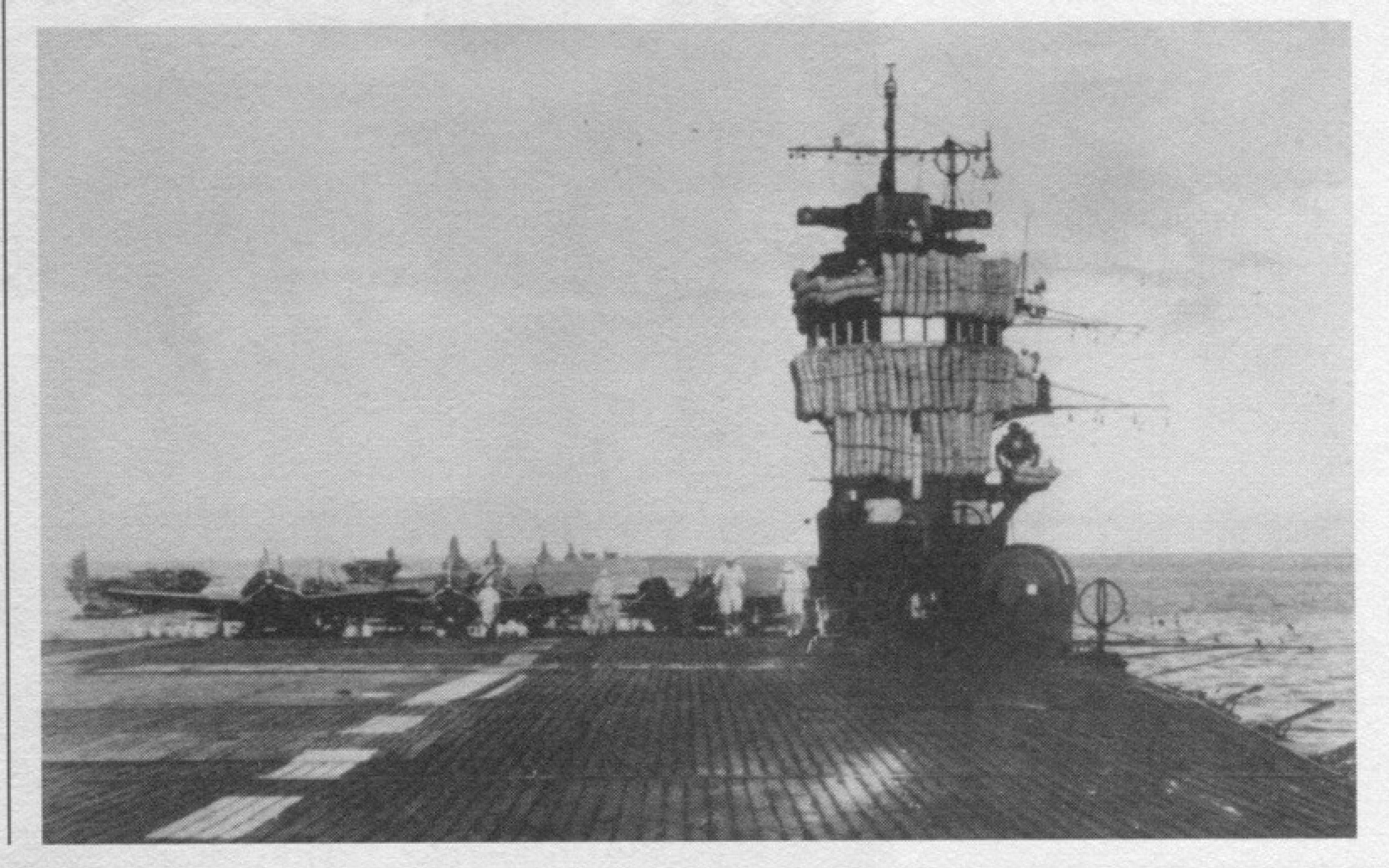
В сентябре 1940 г. девять А6М2 получила и другая авиагруппа, действовавшая в Китае — 14-й кокутай. В том же месяце семерка «Зеро», ведомая капитан-лейтенантом Мицугу Кофукуда, сопровождала 27 бомбардировщиков G3M в налете на крупную китайскую авиабазу Кунминь в юго-западном Китае. Взлетев из Ханоя, после двух часов полета японские самолеты достигли цели, но над ней были встречены группой истребителей И-15бис, И-16 и «Кертисс» «Хоук III». В скоротечном бою, продолжавшемся около 15 минут, 13 китайских истребителей были сбиты, а ещё четыре были подожжены «Зеро» на земле. Иногда А6М2 совершали дальние рейды и самостоятельно, без бомбардировщиков, нанося штурмовые отряды по вражеским аэродромам. Например, 12 декабря 1940 г. семь «Зеро», ведомые армейским самолетом-разведчиком, совершили дальний 550-километровый рейд на аэродром Сянъюнь, уничтожив там 22 самолета, и без потерь возвратились на свою базу.

В общей сложности, в Китай поступило не более 40 А6М2, в т.ч. около 30 в 12-й кокутай и 9 — в 14-й. В Китае «Зеро» интенсивно использовались примерно год — до августа 1941 г. За год их пилоты совершили 354 боевых вылета и заявили об уничтожении 103-х вражеских самолетов в воздухе и 163-х — на земле. Собственные же боевые потери составили лишь три А6М2, да и те были сбиты зенитками. Правда, китайцы признали потерю в боях с «Зеро» лишь 44-х самолетов, а ещё 62, по их данным, были повреждены. Но боевые действия в Китае стали для авиации Императорского флота лишь разминкой к настоящей войне...

Пёрл-Харбор

Не в последнюю очередь благодаря мастерству кинематографистов Голливуда название Пёрл-Харбор стало известным не только в кругах любителей военной истории, но и среди широкой публики. Мы же попытаемся без художественных изысков проанализировать ход воздушного сражения, положившего начало войне на Тихом океане, обратив особое внимание на участие в нем главного героя нашего повествования — истребителя «Зеро». К моменту начала войны с Соединенными Штатами авиация Императорского флота имела в своем составе около 400 истребителей А6М2.

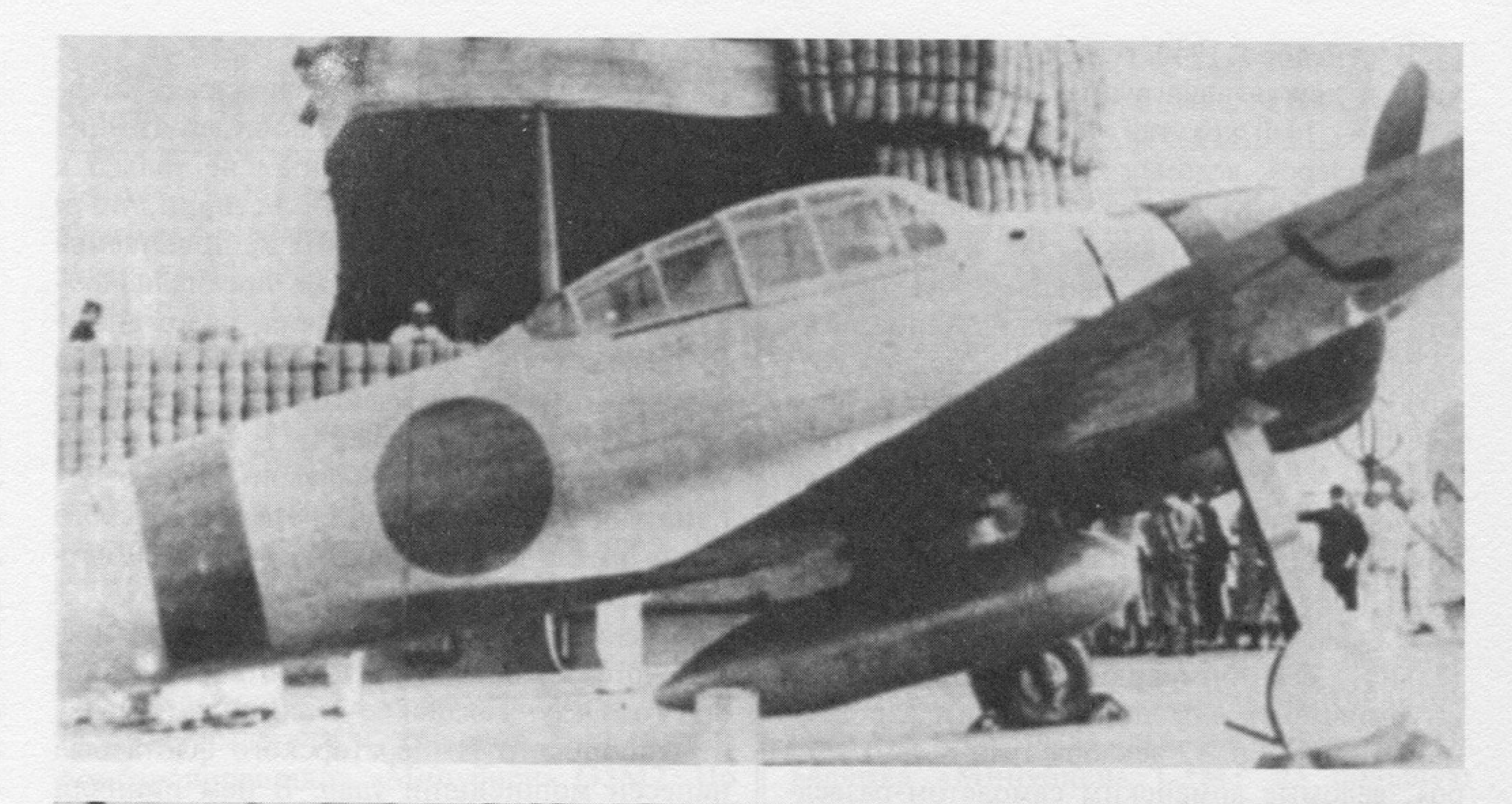
7 декабря 1941 г. по главной базе американского Тихоокеанского флота Пёрл-Харбор (о. Оаху, Гавайские о-ва) силами авиации японского Императорского флота был нанесен мощнейший удар. В нем приняли участие авиагруппы шести авианосцев —

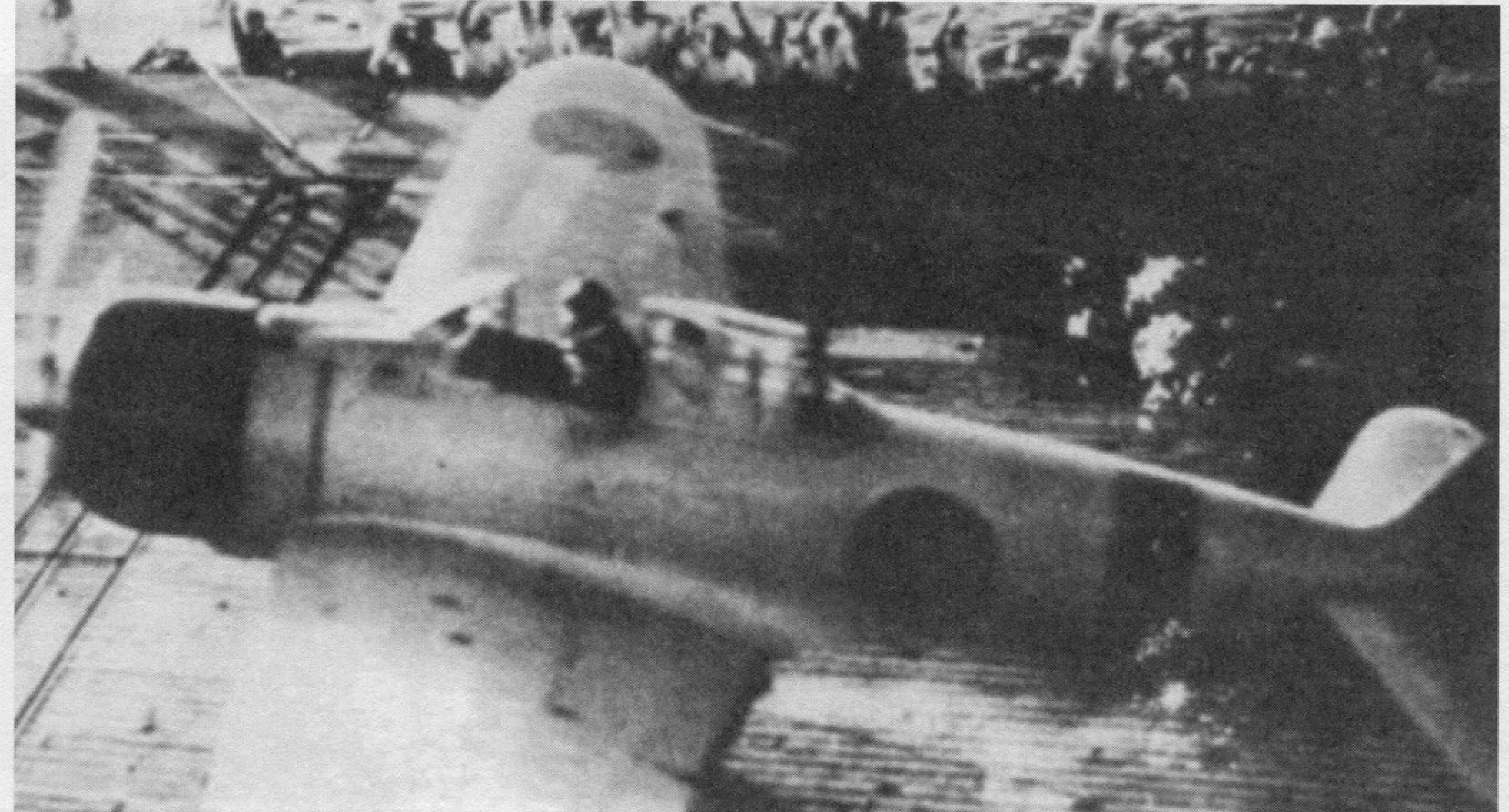


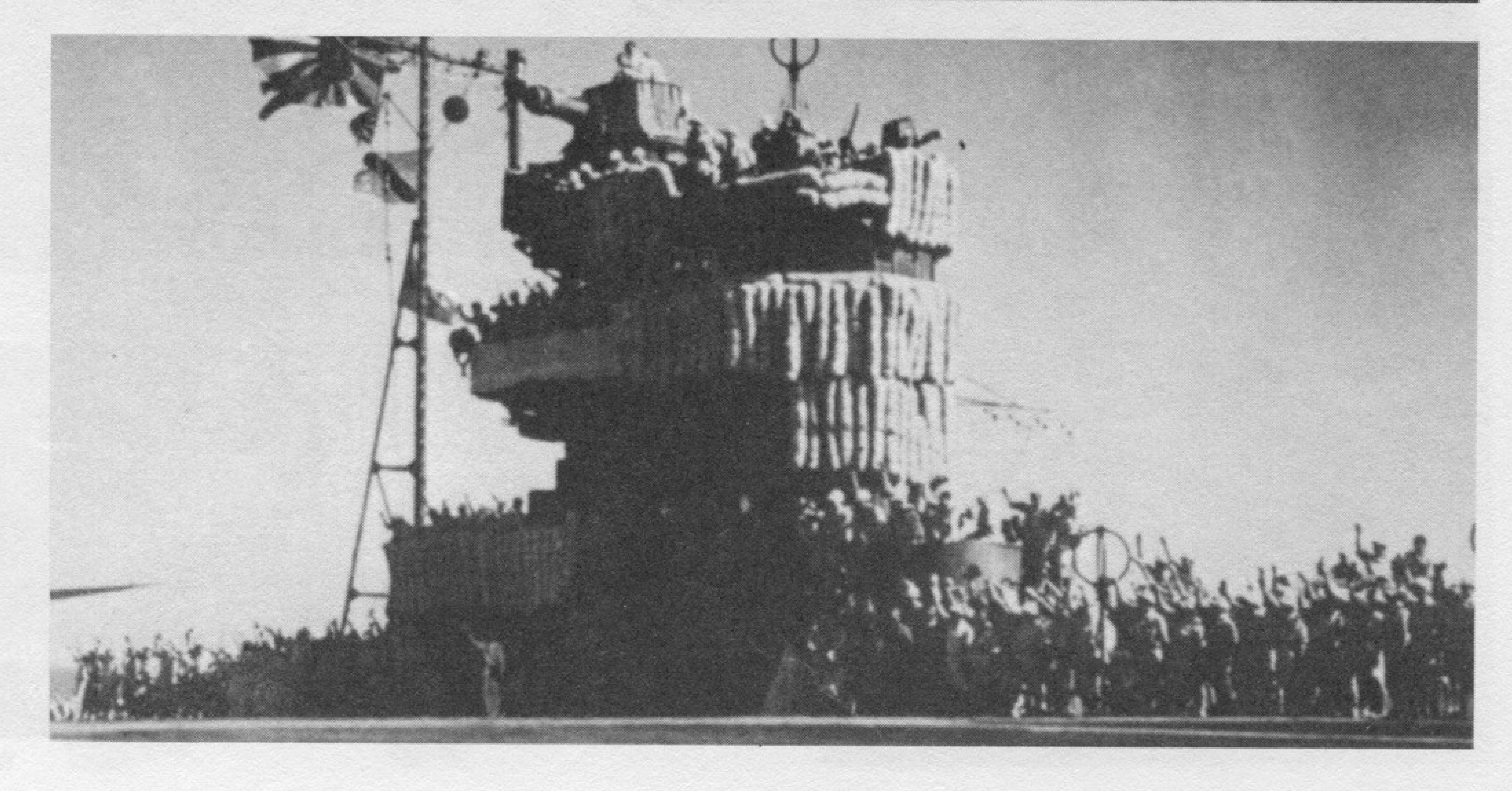
На полетной палубе «Акаги» во время похода к Пёрл-Харбору. Особенностью этого авианосца было расположение островной надстройки — по левому борту, вместо общепринятого правого...



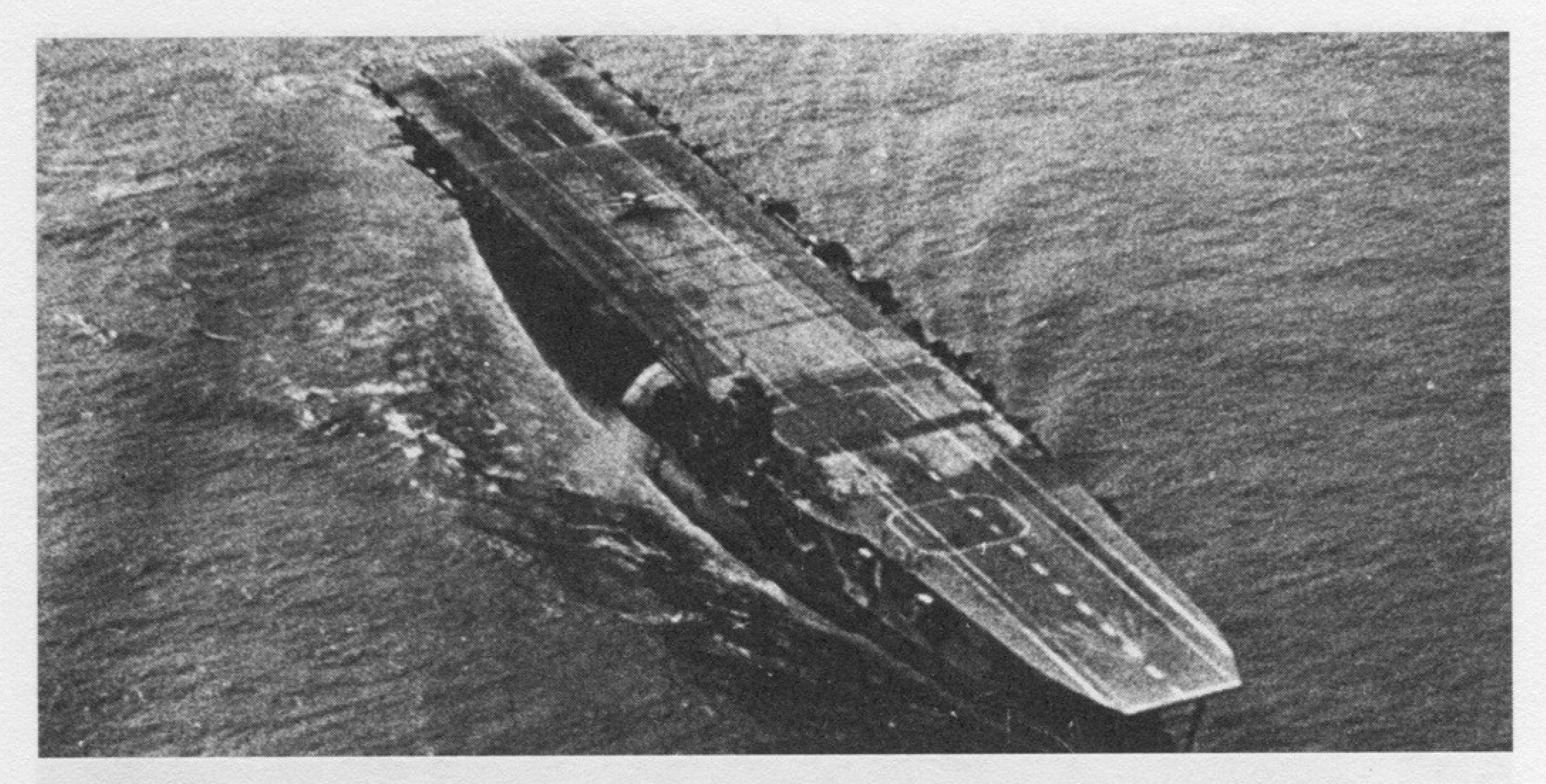
Перестроенный из линейного крейсера, «Акаги» к началу Второй мировой являлся одним из самых больших авианосцев в мире







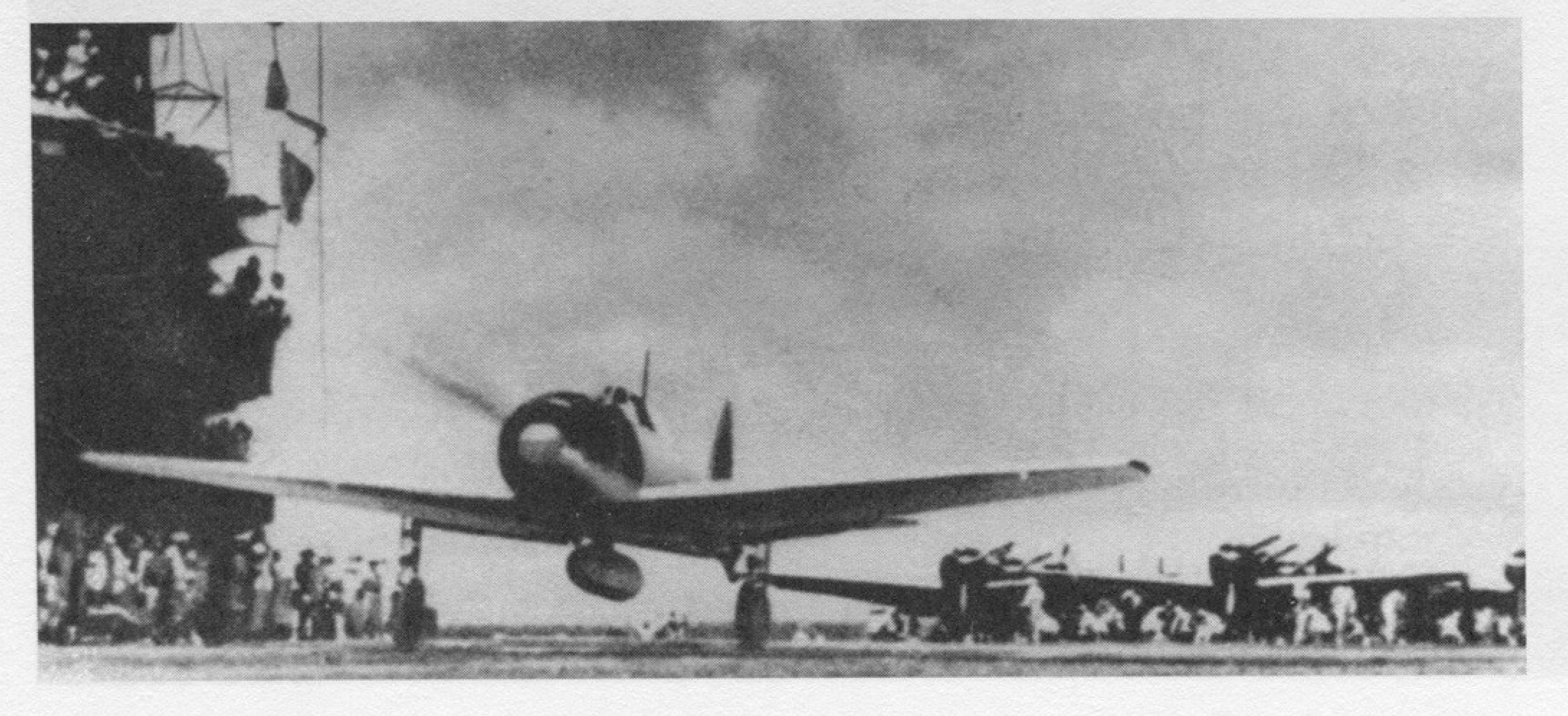
Все фото на этой странице: рабочие моменты на палубе «Акаги». Съемка относится к периоду декабря 1941 г.



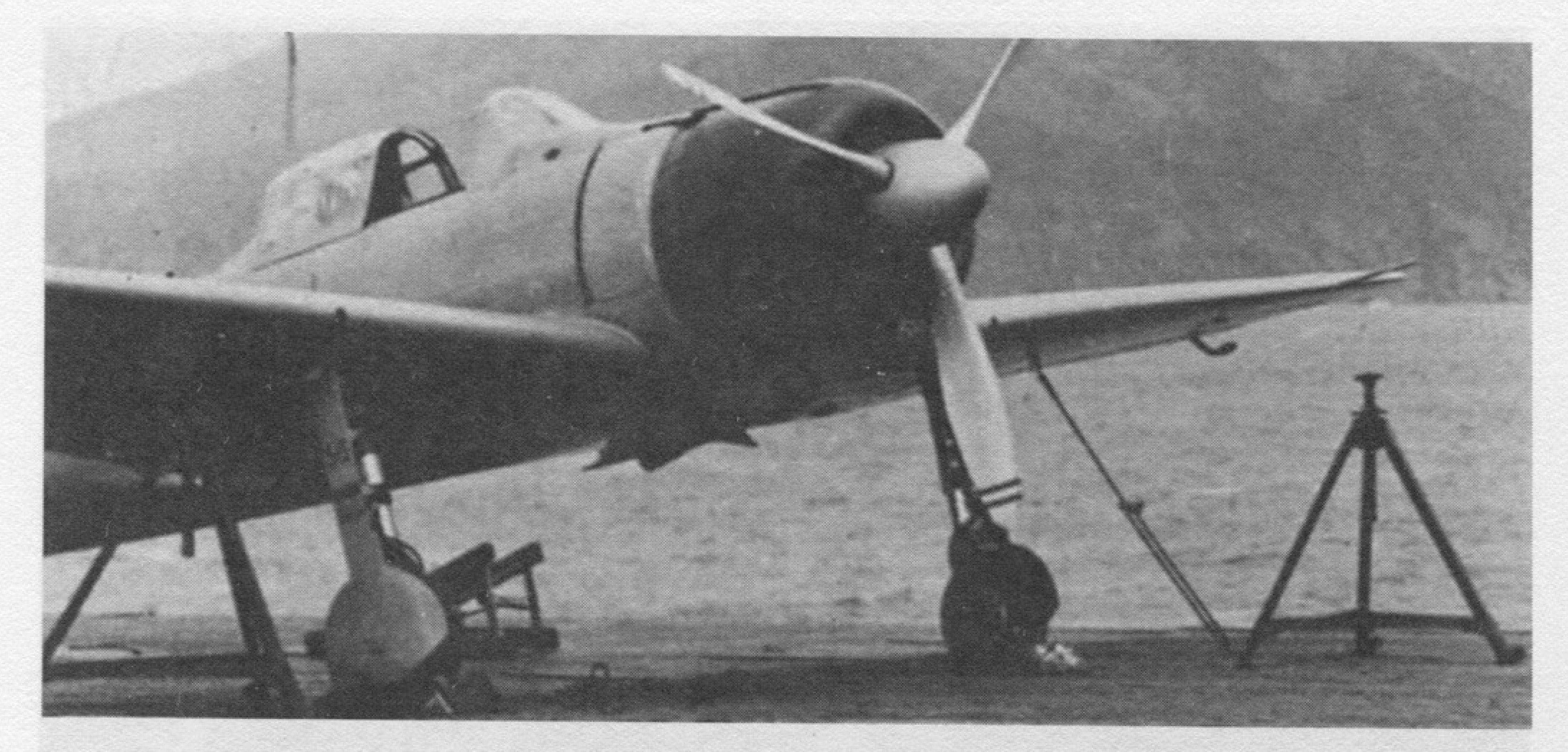
Заложенный как линкор, своим «перевоплощением» в авианосец «Кага» (как и «Акаги») обязан Вашингтонскому договору 1922 г. по ограничению морских вооружений

«Акаги», «Кага», «Сорю», «Хирю», «Сёкаку» и «Дзуйкаку». Общее командование авианосным ударным соединением осуществлял вице-адмирал Нагумо. Главную ударную силу составляли пикирующие бомбардировщики тип 99 («Аичи» D3A1), торпедоносцы тип 97 («Накадзима» B5N2), ну а прикрывали их «Зеро» A6M2 (модель 21). В двух ударных волнах было задействовано в общей сложности 360 самолетов, ещё 48 истребителей осуществляли воздушное патрулирование района развертывания ударного авианосного соединения.

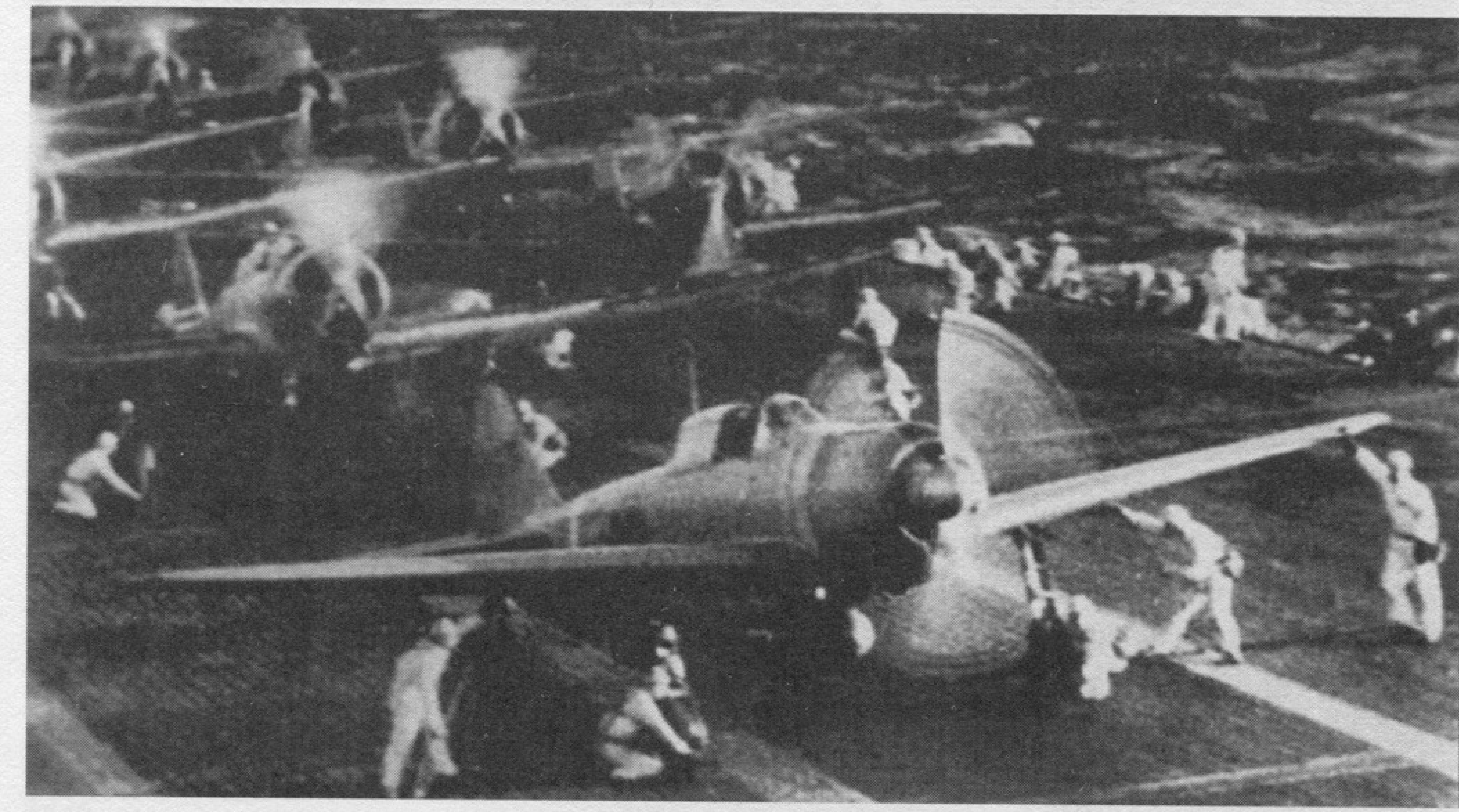
Утром 7 декабря в первой волне стартовало 189 самолетов, правда, шесть из них вынуждены были вернуться на авианосцы (в т.ч. два истребителя). К цели 140 ударных самолетов сопровождали 43 «Зеро». С «Акаги» взлетели девять A6M2, ведомые капитаном 3-го ранга Сигеру Итая — он же командовал и всеми истребителями прикрытия. Поскольку никакого противодействия в воздухе оказано не было, самолеты этой группы, сбив по пути три круживших над Пёрл-Харбором учебных самолета и один патрульный, переключились на штурмовку аэродромов Хикам и Эва. На земле было уничтожено около двух дюжин американских аэропланов, но при этом самолет ведомого Итая — старшины 1-й статьи Такеси Хирано — получил прямое попадание зенитного снаряда и разбился. С авианосца «Кага» в первой волне участвовало также девять «Зеро», возглавляемых капитан-лейтенантом Сига, с «Сорю» — восемь, под командованием капитан-лейтенанта Масайи Суганами. Самолеты группы «Сорю» штурмовали аэродромы Уиллер и Эва, заявив об уничтожении 27 самолетов. Кроме того, на счет старшины 3-й статьи Син-ичи Судзуки и матроса Исао Доикава записали соответственно два и три самолета, сбитых в воздушном бою. Но вот капитан-лейтенант Суганами оказался не на высоте — на обратном пути он умудрился заблудиться, и, отчаявшись найти путь к своему авианосцу, вместе с пятью другими



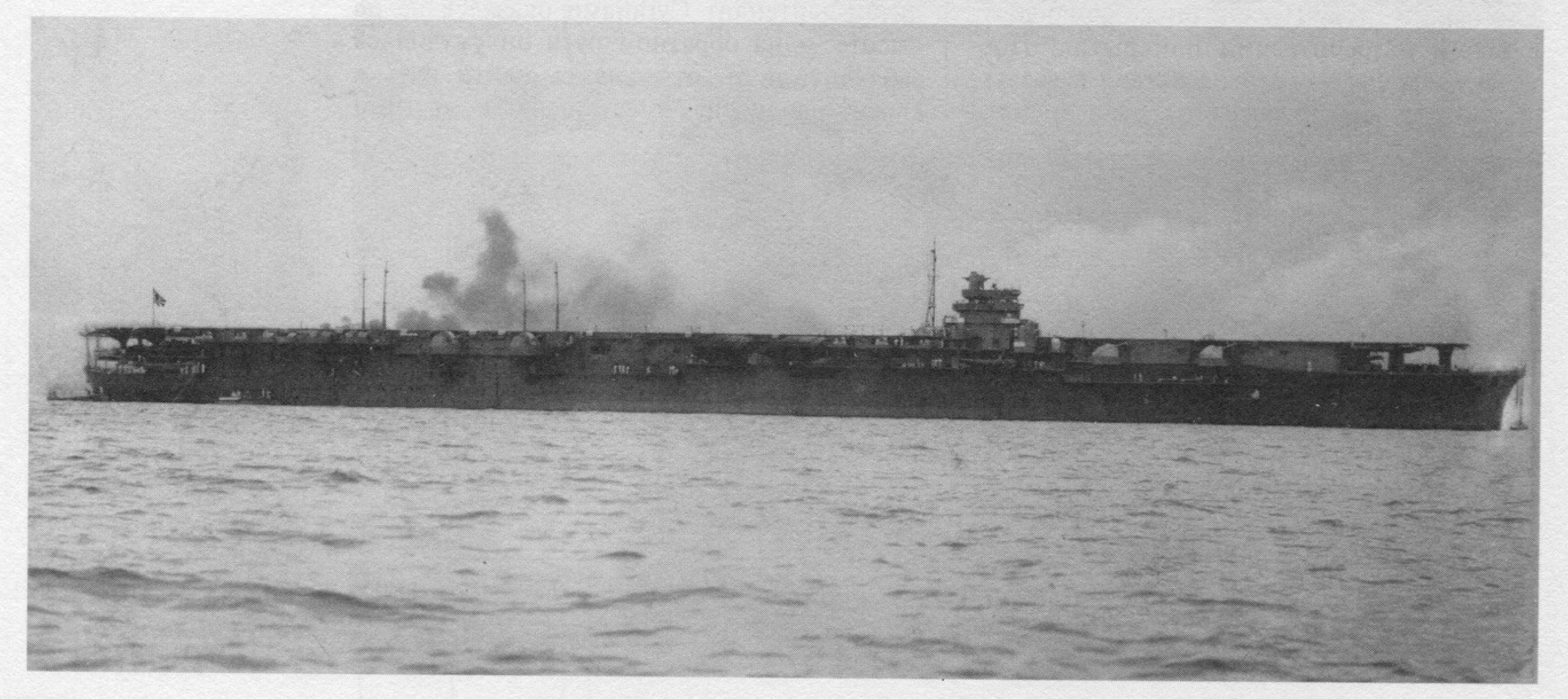
Взлет с «Акаги» на Пёрл-Харбор, 7 декабря 1941 г.



На палубе «Акаги»



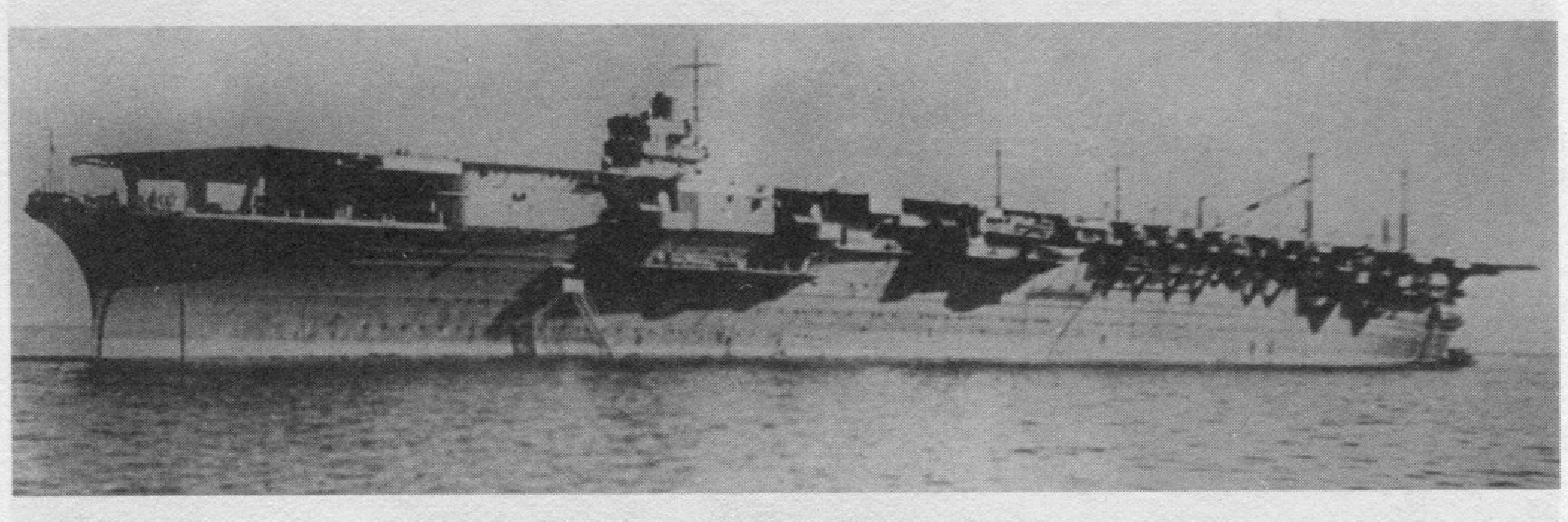
Старт «Зеро» на Пёрл-Харбор с авианосца «Сёкаку»



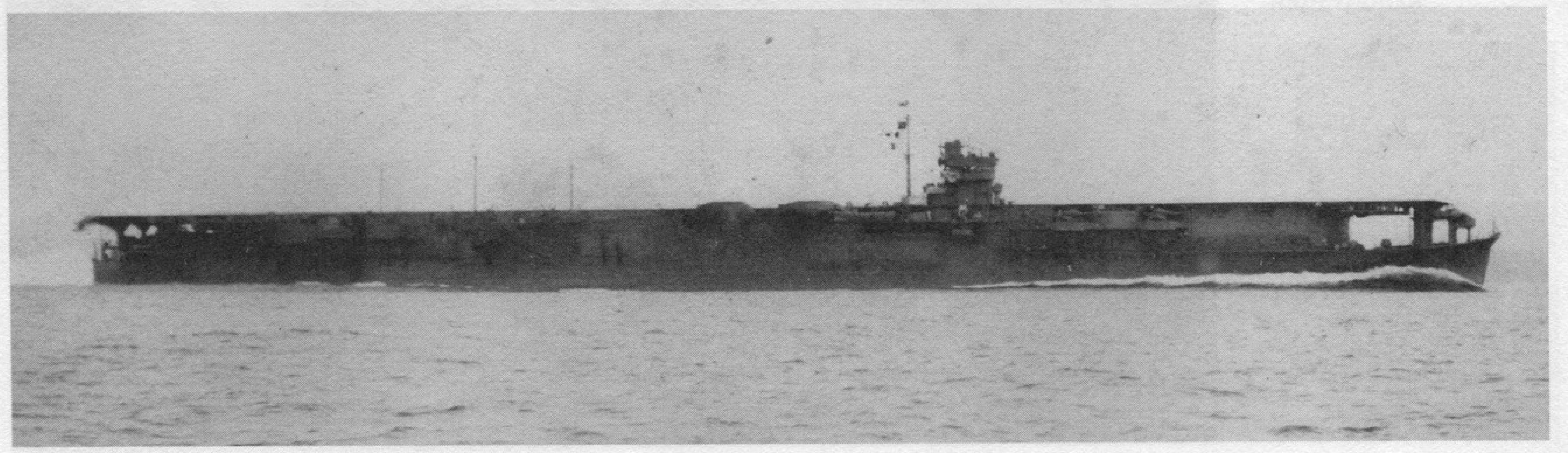
«Сёкаку» и «Дзуйкаку» ряд специалистов считает лучшими тяжелыми авианосцами Второй мировой…

пилотами своего чутая решил вернуться к Пёрл-Харбору чтобы совершить самоубийственную атаку. Но по счастливой случайности им встретился самолет с другого авианосца, который, судя по всему, пилотировал более способный навигатор. «Сев ему на хвост» пилоты с «Сорю» успешно вернулись на корабль. Авианосцы «Хирю», «Сёкаку» и «Дзуйкаку» выслали в первой волне по шесть «Рейсенов». Истребители с «Хирю», возглавляемые капитан-лейтенантом Окадзимой, штурмовали многострадальный аэродром Эва, обстреляв около 40-ка самолетов и сумев поджечь 27 из них. Самолеты «Сёкаку», ведомые капитан-лейтенантом Тадаси Канеко, атаковали флотские авиабазы Канеохэ и Беллоуз, потопив 33 находящиеся на плаву летающие лодки и уничтожив несколько других самолетов. Канеохэ штурмовали и «Зеро» с «Дзуйкаку» (командир — капитан-лейтенант Сато). Их пилоты заявили об уничтожении на земле 32-х самолетов.

135 ударных самолетов второй волны сопровождали 36 «Рейсенов» — по девять с «Акаги», «Кага», «Хирю» и «Сорю»; истребители с «Сёкаку» и «Дзуйкаку» в ударную волну не включались, а осуществляли воздушное прикрытие авианосцев. Адмирал Нагумо уже знал, что в Пёрл-Харборе нет американских авианосцев и опасался возможной атаки с их стороны. Как и в первой волне, общее руководство истребителями осуществлял ведущий чутая с «Акаги» — уже известный нам по Китаю капитан-лейтенант Сабуро Синдо. Девятка истребителей «Акаги» штурмовала аэродром Хикам, сумев уничтожить лишь два самолета, но и сама потерь не понесла. С «Кага» также выслали девять A6M2 (командир — капитан-лейтенант Никадо). Эти самолеты уничтожили один вражеский аэроплан в воздухе и ещё около двух десятков — на земле. Но и потери понесли существенные — на «Кагу» не вернулось четыре «Рейсена». Истребители «Сорю» вел в бой капитан-лейтенант Фусато Иида. Его подчиненные атаковали базу Канеохэ, уничтожив шесть летающих лодок, но самолет командира при этом был подбит зенитчиками. Понимая, что до авианосца он не дотянет, Иида направил свой «Зеро» на ближайший ангар, но промахнулся, и его машина взорвалась между двумя строениями. Командование чутаем принял Иёзо Фудзита. На обратном пути им встретились истребители «Кертисс» P-40 из 46-й истребительной эскадрильи. Японцы приняли бой, в котором сам Фудзита и старшина 1-й статьи Дзиро Танака сбили по оному самолету, но и два «Зеро», пилотируемые старшинами 1-й статьи Такеси Ацуми и Сабуро Исии, также были сбиты. Не обошлось без потерь и в чутае с авианосца «Хирю». Его девятка, возглавляемая капитан-лейтенантом Ноно, обстреляла аэродромы Канеохэ и Беллоуз, уничтожив два самолета и грузовик, а на обратном пути также столкнулась с американс-



Авианосец «Дзуйкаку»



Вместе с формально однотипным «Хирю», «Сорю» стал первым японским авианосцем нового поколения



Гавань Пёрл-Харбора — «Линкорный ряд». На фото справа — японская атака 7 декабря 1941 г.

кими истребителями. Старшина 1-й статьи Цугио Мацуяма сбил два P-40, но третий сумел тяжело повредить «Рейсен» Сигенори Нисикаиси. Последний сел на вынужденную на острове Ниихау, и, будучи окружен туземцами, покончил жизнь самоубийством.

Подводя итоги, стоит отметить, что реально потери американской авиации от действий «Зеро» оказались существенно ниже, чем было заявлено японскими пилотами. Вероятно, в горячке боя пилоты различных отрядов стреляли по тем же самым самолетам, «уничтожая» их два, а то и три раза. Согласно докладу комиссии Робертса, расследовавшей причины разгрома американского флота, армейская авиация США потеряла 18 бомбардировщиков, а ещё 19 было повреждено; для истребителей эти цифры составили соответственно 57 и 53, для самолетов других классов — 4 и 6. Морская авиация потеряла около 100 самолетов уничтоженных, или же поврежденных, но не подлежащих восстановлению, ещё около 30 самолетов можно было отремонтировать.

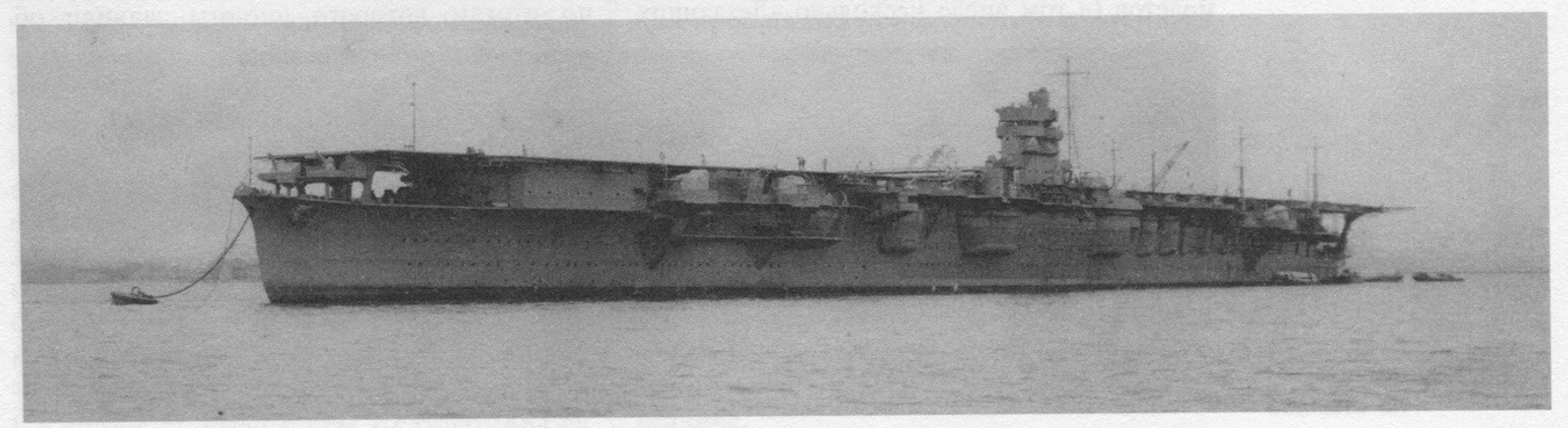
Одновременно с атакой на Пёрл-Харбор, десантное соединение японского флота атаковало атолл Уэйк, обороняемый отрядом морских пехотинцев. Сломить сопротивление американцев никак не удавалось. Поэтому на обратном пути от соединения адмирала Нагумо отделились два авианосца — «Хирю» и «Сорю» — с целью содействовать захвату атолла. Нескольким десяткам японских палубных самолетов защитники Уэйка могли противопоставить лишь горстку истребителей F4F-3 «Уайлдкэт» из эскадрильи VMF-211 авиации Корпуса морской пехоты. 21-23 декабря 1941 г. самолеты с «Хирю» и «Сорю» осуществили несколько налетов на объекты атолла, в ходе которых старшина 3- статьи Исао Тахара заявил об уничтожении двух «Уайлдкэтов». В конечном итоге, Уэйк был захвачен и оставался под японской оккупацией вплоть до сентября 1945 г.

Захват Филиппин

Другим важным стратегическим направлением, на котором разворачивалось японское наступление, стали Филиппинские острова. В отличие от удара по Гавайям, представлявшего собой набеговую операцию, Филиппины следовало оккупировать. Для действий на этом направлении предназначалась авиация берегового базирования, в том числе истребители 3-го кокутая, дислоцированного на Формозе (Тайване). Эта часть, возглавляемая капитаном 1-го ранга Йосио Камеи, с середины сентября 1941 г. усиленно тренировалась в полетах на большие дистанции, добиваясь минимального расхода горючего. Естественно, это диктовалось отнюдь не стремлением к экономии нефтепродуктов, а необходимостью «достать» Филиппины с береговых аэродромов. Поначалу даже предполагалось разместить на трассе несколько авианосцев, дабы самолеты 3-го кокутая могли сесть на дозаправку. Но большой опыт летчиков этой части (даже новоприбывшие пилоты могли похвалиться более чем 1000 часов, проведенных в воздухе) позволил добиться выдающихся успехов: их «Рейсены» преодолевали 2000 км, причем в баках ещё оставался запас топлива на 20 минут воздушного боя. В итоге, в конце октября от применения авианосцев для промежуточной посадки отказались.

Накануне войны 3-й кокутай располагал 45-ю «Зеро» A6M2 и дюжиной старых истребителей A5M4, кроме того, несколько «Рейсенов» было прикомандировано к управлению 22-го коку сентая — авиационной флотилии, объединявшей все части морской авиации, развернутые против Филиппин. В первый день войны 53 «Зеро», возглавляемые капитан-лейтенантом Тамоцу Йокоямой — ветераном боев в Китае, где он воевал в составе 12-го кокутая, — взлетели с аэродрома Такао для сопровождения 54-х бомбардировщиков G4M. Вскоре после старта два «Рейсена» из-за неполадок вернулись на аэродром, остальные же успешно достигли це-

Как и «Каги», авианосец «Хирю» отличался «неправильным» расположением островной надстройки



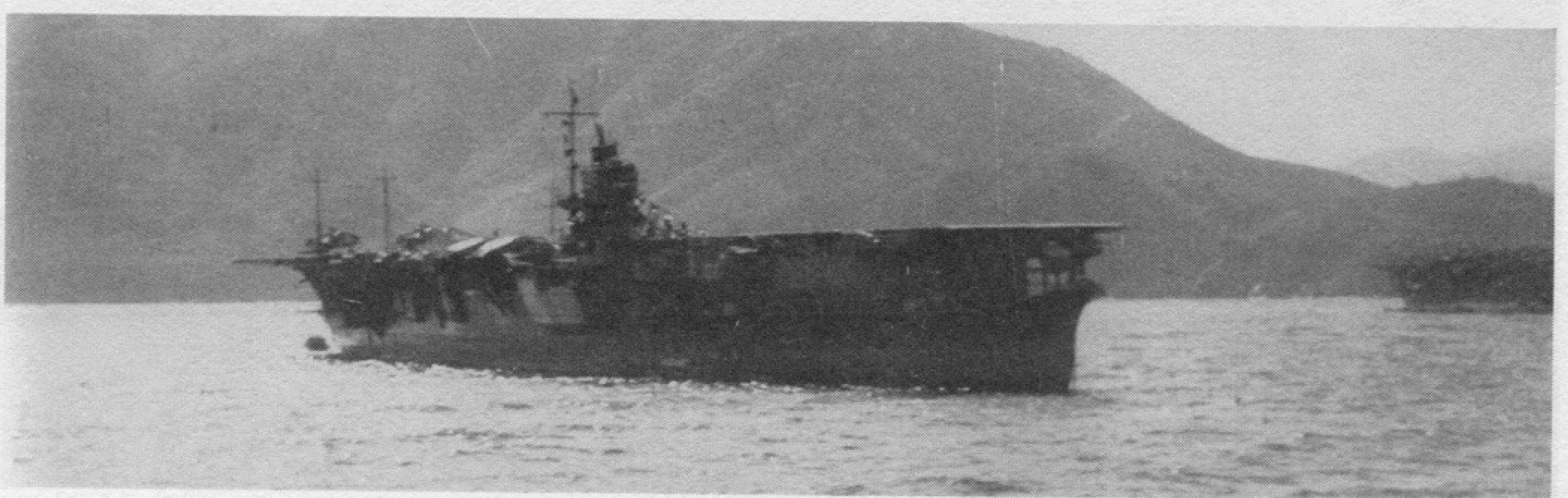
ли. Без проблем разделавшись с десятком американских истребителей, попытавшихся преградить путь японской армаде, пилоты «Рейсенов» занялись тем же, чем и их коллеги в Пёрл-Харборе — штурмовкой авиабаз. На аэродромах Иба и Кларк в районе Манилы ими было уничтожено как минимум 20 самолетов, собственные же потери составили всего два истребителя. Следующий рейд на Филиппины состоялся 10 декабря. В тот день 34 A6M2 сопровождали 27 бомбардировщиков в рейде на аэродромы Ничольс и Нильсон — также в окрестностях Манилы. Сценарий, в общем, повторился — в воздушном бою было сбито семь американских и филиппинских самолетов, ещё 22 аэроплана пилоты «Зеро» уничтожили на земле. Подобные налеты повторились 12 и 13 декабря, в результате чего организованное сопротивление американо-филиппинских войск было сломлено.

Кроме 3-го кокутая, в воздушных боях над Филиппинами приняла участие ещё одна истребительная часть — кокутай «Тайнань». Формально это была молодая часть — кокутай сформировали на Тайване 1 октября 1941 г. Но в его составе было достаточно много опытных воздушных бойцов из переформированных 12-го и 14-го кокутаев. Командовал «Тайнанем» капитан 1-го ранга Масахиса Саито, а его состав был почти идентичен 3-му кокутаю: 45 A6M2 и 12 A5M4. Кроме того, в его состав входил разведывательный чутай с шестью самолетами C5M1. Так же, как и в случае с 3-м кокутаем, в это число не вошли несколько «Рейсенов», приданных управлению 22-го коку сентая.

Боевые действия для кокутая «Тайнань» начались 7 декабря с сопровождения большой группы бомбардировщиков (27 G4M1 и 24 G3M2) в рейде против авиабаз Кларк и Иба. В этой операции участвовали 34 «Зеро». Их пилоты записали на свой счет восемь достоверных и четыре вероятные воздушные победы, а также около 25-ти вражеских самолетов (в том числе несколько «Летающих крепостей» B-17), уничтоженных на земле. Но и сами понесли потери — 1-й лейтенант Рендалл Д. Китор на своем P-40 сбил одного «Рейсена» — эта победа считается первым вражеским самолетом, сбитым американскими истребителями над Филиппинами. Ещё четыре самолета по японским данным пропали без вести. Вполне вероятно, они также стали жертвой американцев — ведь в тот день Китор записал на свой счет ещё одну победу, а, кроме того, два сбитых самолета было засчитано 1-му лейтенанту Джозефу Х. Муру и один — 2-му лейтенанту Эдвину Б. Гилмору. Истребители кокутая «Тайнань» принимали участие и в последующих налетах на Филиппины 10, 11 и 13 декабря.

Голландская Ост-Индия

Захват Филиппин позволил японцам создать плацдарм для следующего «прыжка» — оккупации Голландской Ост-Индии, региона крайне важного для Японии ввиду имевшихся там месторождений стратегического сырья и прежде всего — нефти. В течение декабря на захваченные аэродромы на Филиппинах были переброшены крупные силы авиации, в том числе «Зеро» 3-го кокутая и кокутая «Тайнань». Первая проба сил с новым противником состоялась 28 декабря 1941 г. В тот день семь «Зеро» сопровождали разведывательный самолет в полете к острову Таракан (у побережья Борнео). Над целью их перехватили семь голландских «Брюстеров» B-339 из 1 VLG V (1-й эскадрильи 5-й авиационной группы). Устаревшие неуклюжие «Буффало» не имели никаких шансов против вертких «Зеро» — японцы сбили три «Брюстера», не понеся потерь со своей стороны. 30 декабря в бои над Тараканом включились пилоты «Тайнаня», а уже 11 января этот остров был захвачен. Эпицентр воздушных боев к началу февраля 1942 г. сместился в восточную часть острова Ява. 3 февраля 54 «Зеро» — поровну из 3-го кокутая и «Тайнаня» — впервые появились над Сурабаей. Состоялось большое воздушное сражение, по итогам которого японцы заявили об

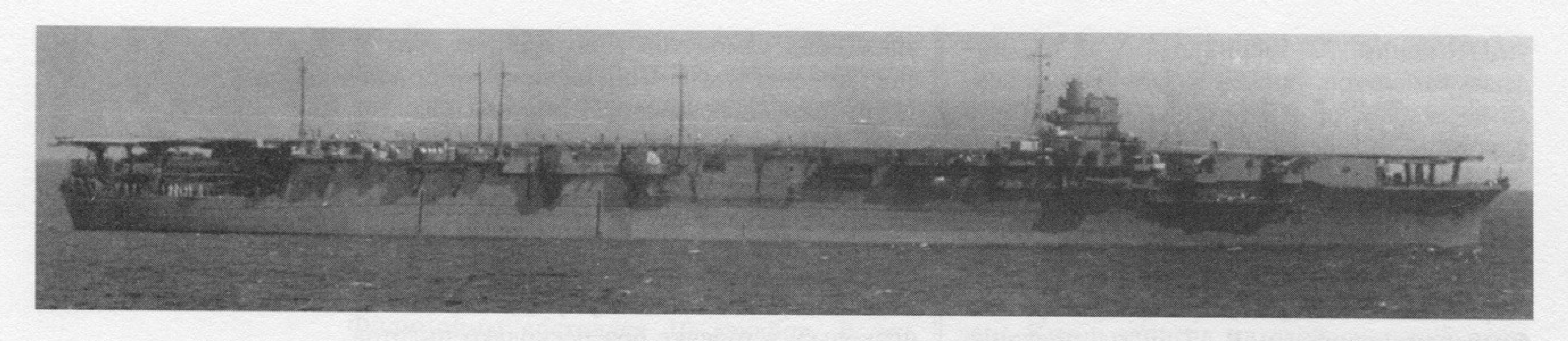


Авианосец «Сорю» на стоянке

уничтожении 90 американских и голландских самолетов, причем 2/3 из них записали на счет пилотов 3-го кокутая (39 побед в воздухе и 21 самолет, уничтоженный на земле). И хотя эти цифры были очень завышены, но факт остается фактом — японцы завоевали господство в воздухе над Явой. Именно здесь пилоты «Рейсенов» впервые встретились в воздухе с четырехмоторными бомбардировщиками В-17, и на практике убедились, что «Летающими крепостями» эти самолеты зовут вполне заслуженно. Стойкая к боевым повреждениям конструкция и большое количество огневых точек делали изделие фирмы «Боинг» очень трудной целью. Тем не менее, 8 февраля пилоты кокутая «Тайнань» в лобовой атаке (а с носовых курсовых углов В-17 был наименее защищенным) сумели сбить над Яванским морем две «Крепости» из состава 7-й бомбардировочной группы.

19 февраля над Сурабаей состоялось второе крупное воздушное сражение. На этот раз японцы были в меньшинстве — против 23-х А6М2 из состава обоих кокутаев действовали 50 истребителей: голландских «Хаук» H75A-7 из состава VLG IV (4-й авиагруппы), «Брюстеров», а также американских Р-40Е из 17-й истребительной эскадрильи. Японские пилоты, преодолев почти 700 км от Баликпапана до цели, обнаружили в небе над Сурабаей большое число вражеских истребителей, образовавших большой круг над городом. Сбросив топливные баки, «Зеро» набрали высоту. Противник атаковал первым — завязалось множество индивидуальных поединков. Но боевой азарт голландских и американских пилотов не мог компенсировать отсутствие опыта — они легкомысленно дали себе навязать бой на виражах, в котором маневренные «Рейсены» имели неоспоримое преимущество. В итоге, японские пилоты заявили о 40-ка воздушных победах. Отличился старшина 1-й статьи Сабуро Сакаи, сбивший три голландских «Хаука». Собственные потери японцев составили всего три самолета, пилоты которых погибли (в их числе оказался и командир группы кокутая «Тайнань» капитан-лейтенант Масао Асаи). В последующие недели накал воздушных боев заметно снизился — у союзников не оставалось в регионе серьезных сил, дабы противостоять натиску японцев. Самолеты 3-го кокутая и кокутая «Тайнань» были рассредоточены по аэродромам на захваченных островах, в т.ч. на Бали. Согласно официальным японским данным, только 3-й кокутай за период боев в Голландской Ост-Индии (12 января — 3 марта 1942 г.) уничтожил 86 вражеских самолетов в воздушных боях и ещё 90 — на земле. Собственные же потери за тот период составили 11 пилотов. Следует отметить, что некоторые японские пилоты сами довольно скептически оценивали показатели воздушных побед. В частности, известный ас Сабуро Сакаи считал, что количество побед в групповых воздушных боях завышалось, как минимум, на 20-30 %, поскольку в горячке боя несколько пилотов могли неоднократно атаковать один и тот же самолет. Существенное влияние оказывало и мировоззрение — ведь, по мнению японцев, искусство воздушного боя занимало место в ряду прочих боевых искусств — фехтования (кен-до), каратэ, джиу-джитсу и пр. — и подчинялось тем же философским и этическим законам. Японцы удивительно умеют видеть в малом большое. Один удачный бросок или фехтовальный выпад служил основанием для признания превосходства бойца. Поэтому, искусно зайдя в хвост «Киттихаука» или «Уайлдкэта» и всадив в него пулеметную очередь, японский пилот мог смело считать себя победителем — ведь он превзошел противника в мастерстве. То, что американец с пробоинами в обшивке без труда уходил домой, не всегда волновало сынов Ниппон.

5 февраля 1942 г. в операции в Голландской Ост-Индии включились истребители группы капитана 2-го ранга Ямады. В её состав входили «Зеро» 3-го кокутая и кокутая «Тайнань», переданные в непосредственное подчинение командования 22-го кок сентая. Группа Ямады передислоцировалась в Кучинг. 9 февраля 15 А6М2 и один самолет-разведчик из её состава совершили налет на Батавию (ныне Джакарта) — столицу Голландской Ост-Индии. Результатом ожесточенного боя стало уничтожение 12 вражеских машин в воздухе и восьми на земле — без собственных потерь. 13 и 14 февраля самолеты Ямады прикрывали морские конвои с десантными войсками, следовавшие на Палембанг (о. Суматра). Первая операция прошла без приключений, а вот 14-го числа «Зеро» пришлось вступить в бой. Они уничтожили десять австралийских бомбардировщиков «Хадсон», пытавшихся атаковать десантируемые войска. Последний шанс отличиться в этой кампании пилоты Ямады получили 25 февраля, уже действуя с аэродрома Мунток на острове Бангка. В тот день, прикрывая налет бомбардировщиков на Батавию, было сбито четыре вражеских истребителя ценой потери одного «Зеро» и одного самолета-разведчика.



Авианосец «Дзуйкаку»

Малайя и Сингапур

Сингапур, представлявший собой мощную крепость и форпост Великобритании на Дальнем Востоке, также принадлежал к первоочередным целям японской экспансии. В состав сил, выделенных для захвата Малайи и Сингапура, входила уже упоминавшаяся группа Ямады. Высадка десантных сил в Кота-Бару началась 8 декабря 1941 г. (по токийскому времени — в Пёрл-Харборе было ещё 7 декабря). Утром того же дня девять «Зеро» из группы Ямады прикрывали высадку десанта в Сингоре. Около 9.30 утра пилот Токадзи Сётаи сбил одиночный «Бленхейм» — двухмоторный британский бомбардировщик, высланный на разведку. Но и самолет Сётаи также получил повреждения и сел на воду. Следом за ним вынужденные посадки на воду по различным причинам совершили ещё три «Рейсена» — правда, всем пилотам удалось спастись. Следующие дни для пилотов группы Ямады были заполнены рутинными вылетами на прикрытие конвоев. 22 декабря девять A6M2 передислоцировали на аэродром Мири на севере о. Борнео. Отсюда они летали на штурмовку Лебо (запад о. Борнео) и объектов на о. Таракан, а также прикрывали с воздуха якорную стоянку Кучинг. Пилоты этого отряда записали на свой счет три «Бленхейма», опрометчиво пытавшихся бомбить Мири. Оставшаяся часть группы Ямады базировалась на Сок Транг, а после окончания постройки полевого аэродрома в Кота-Бару 26 декабря передислоцировалась туда. Вскоре к ним присоединились и самолеты, откомандированные ранее на Борнео.

С 12 января 1942 г. самолеты группы Ямады вступили в бои непосредственно за Сингапур. 15 января около полудня группа японских бомбардировщиков, сопровождаемая тремя «Зеро», была перехвачена парой британских «Брюстеров» из 243-й эскадрильи. На этот раз исход боя оказался не в пользу японцев — «Буффало» сбили «Рейсен», пилотируемый старшиной 3-й статьи Хироси Суяма, сами же потерь не понесли. По-настоящему горячо в небе над Сингапуром стало на следующий день, когда дюжина A6M2, как и накануне, сопровождавшая бомбардировщики, встретилась в воздухе с двумя десятками «Буффало». В ожесточенном бою японцы потеряли самолет-разведчик, пилоты же «Зеро» заявили об уничтожении десяти вражеских истребителей. Согласно же британским данным, они вообще не потеряли ни одного (!) самолета.

Над Сингапуром «Зеро» группы Ямады действовали до 29 января. В общей сложности японская авиация за время битвы за Сингапур записала на свой счет 40 сбитых вражеских самолетов и 30 уничтоженных на земле, но в это число вошли не только жертвы «Зеро», но и армейской авиации. Потери японской морской авиации в этой кампании составили пять истребителей A6M2, один разведчик C5M1 и четыре бомбардировщика G3M.

Дарвин — «австралийский Пёрл-Харбор»

Пока пилоты «Зеро» из состава частей берегового базирования сражались над Филиппинами, Малайей и Голландской Ост-Индией, их палубные коллеги тоже не сидели, сложа руки. В феврале 1942 г. ударное соединение адмирала Нагумо в составе авианосцев «Акаги», «Кага», «Сорю» и «Хирю» совершило рейд на австралийский порт Дарвин. Выйдя 15-го числа с базы на атолле Палау, 19 февраля авианосцы прибыли в расчетную точку в 220 милях северо-западнее Дарвина. Самолеты ударной волны стартовали с кораблей, собрались в боевой порядок и в 8.45 направились к намеченным целям. Ударные силы — 45 торпедоносцев B5N2 и 53 пикировщика D3A1 — сопровождали 18 истребителей A6M2 с «Сорю» и «Хирю». Девятка же «Рейсенов» с «Акаги» получила отдельное задание — проштурмовать взлетную полосу на о. Батхерст, находящийся примерно в 140 милях от Дарвина, что они и выполнили, уничтожив находящийся там американский транспортный самолет «Дуглас» C-53. Главная ударная группа на пути к Дарвину была обнаружена американской летающей лодкой «Каталина», выполнявшей плановый патрульный полет. На

гидросамолет сразу же набросилось девять «Зеро» и вскоре пылающая машина упала в воду. И хотя самолет успел дать радиограмму о приближении японцев, её по непонятным причинам проигнорировали. Из восьми человек экипажа «Каталины» четверо были ранены, но все смогли спастись, дрейфуя на надувном плоту, пока их не подобрало проходящее судно. Победу записали на счет старшины 1-й статьи Нагахамы.

Больше шансов заблаговременно обнаружить противника не было — радар, предназначенный для ПВО Дарвина, завершили монтировать к 19 февраля, но не успели установить антенну. Поэтому, когда ударная группа около 9.45 подошла к цели, организованного противодействия не было. В воздухе находилась лишь пятерка P-40E из американской 33-й истребительной эскадрильи — эти машины утром были отправлены на о. Ява, но вернулись с маршрута из-за ухудшения погоды. Японские истребители, забравшись примерно на полкилометра выше американцев, обрушились на них, в считанные секунды сбив четыре «Киттихаука». Два пилота погибли, ещё два сумели спастись. Все четыре победы записали на счет все того же Нагахамы. Единственный уцелевший — ведущий группы лейтенант Острейхер — сумел уйти в облака, и вскоре вышел на строй японских бомбардировщиков. Он незамедлительно атаковал и сбил одного D3A1, одержав первую победу союзников в австралийском небе.

Разделавшись с находящимися в воздухе самолетами, «Зеро» переключились на вторую пятерку «Киттихауков», пытавшуюся подняться в воздух. Все они были либо уничтожены ещё на земле, либо сбиты в первые же минуты полета. Таким образом, истребительное прикрытие Дарвина перестало существовать, и самолеты ударной волны смогли приступить к избиению кораблей и судов, находящихся в гавани. Посильную помощь оказывали и «Зеро», выпускавшие неизрасходованный боекомплект по кораблям. А около полудня Дарвин бомбили самолеты второй ударной волны — 27 бомбардировщиков берегового базирования. В общей сложности было потоплено 10 транспортных судов и один эсминец. Среди пяти потерянных японцами самолетов были и два «Зеро» — оба получили повреждения и не смогли дотянуть до своих авианосцев. При этом истребитель, пилотируемый старшиной 1-й статьи Тойосимой (с авианосца «Хирю») с пробитым топливным баком совершил вынужденную посадку на о. Мелвилл. 21 февраля Тойосима был пойман аборигенами и передан австралийским властям — таким образом, он стал первым японским военнопленным в Австралии. 5 августа 1944 г. Тойосима покончил жизнь самоубийством после подавления властями попытки бунта в лагере военнопленных в Коура.

Потери, понесенные в Дарвине, хотя и не идут ни в какое сравнение с американскими потерями в Пёрл-Хабборе, стали глубоким потрясением для австралийского общественного мнения.

Рейд в Индийский океан

Одной из наиболее важных ударных операций Императорского флота в начальный период войны стал рейд авианосного соединения Нагумо в Индийский океан, имевший целью нанести поражение британскому Восточному флоту и разрушить его базы на о. Цейлон (Шри-Ланка). В нем участвовали пять авианосцев-участников нападения на Пёрл-Харбор — «Акаги», «Хирю», «Сорю», «Сёкаку» и «Дзуйкаку» (шестой авианосец —

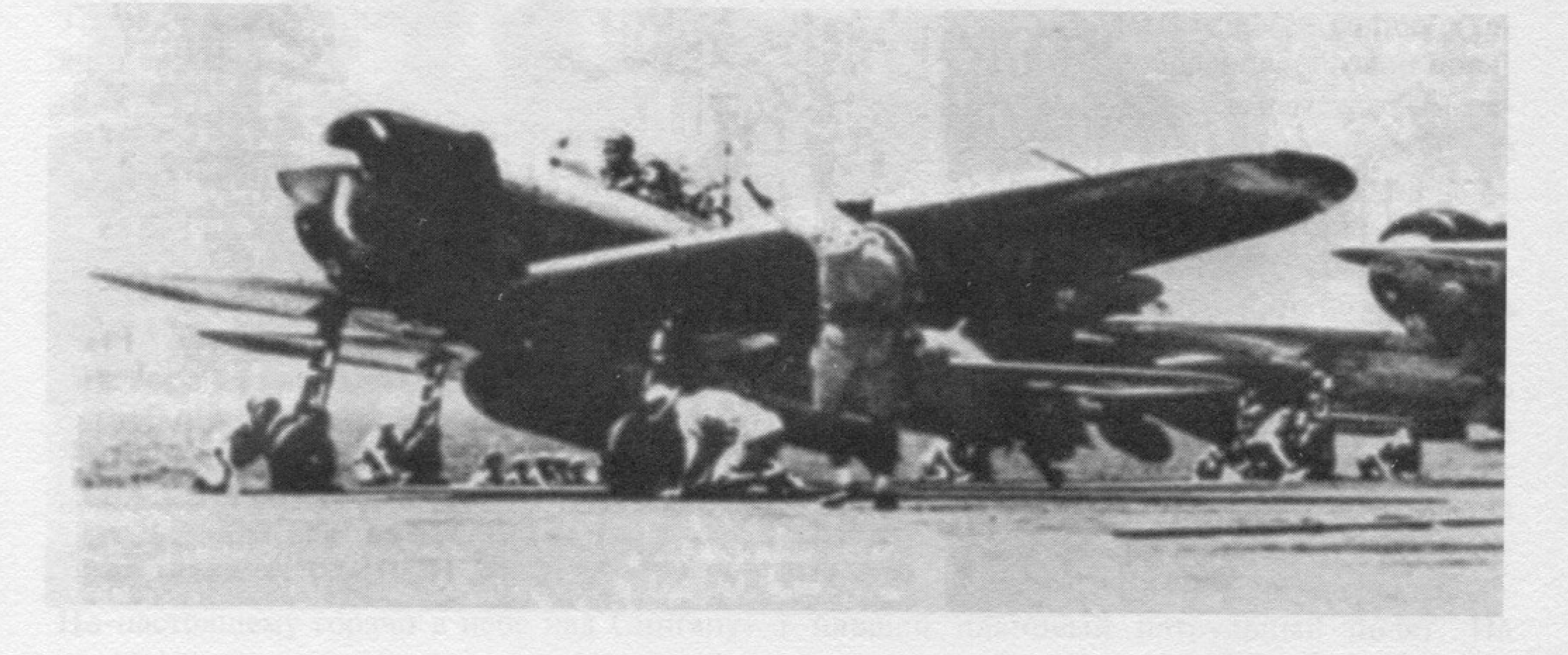


А6М2 перед взлетом. Обратите внимание на весовой балансир элерона на крыле

«Кага» — находился в ремонте после аварии силовой установки). Без происшествий выйдя к Цейлону, ранним утром пасхального воскресенья 5 апреля 1942 г. японская палубная авиация нанесла удар по порту и военно-морской базе Коломбо на западном побережье острова. Для участия в налете Нагумо выделил 315 самолетов, ещё 45 оставив в резерве. Британцы могли противопоставить этой армаде около 40-ка истребителей «Харрикейн», «Спитфайр» и «Фулмар». В отличие от Дарвина, в Коломбо имелся работоспособный радар, и его расчет справился с задачей, обнаружив приближение первой ударной волны, но сообщение об этом было задержано до 7.40 утра, а уже 20 минут спустя первые японские самолеты появились над целью. Все же британцы успели поднять в воздух свои истребители. Первой с «Харрикейнами» столкнулась девятка «Зеро» с «Акаги». Её пилоты заявили об уничтожении 16 вражеских истребителей (в том числе 7 — вероятно) без потерь со своей стороны. Подобных успехов добились девять пилотов «Рейсенов» с «Сорю», возглавляемых лейтенантом Фудзитой — они заявили 14 воздушных потерь. Правда, не обошлось без потерь — был сбит «Зеро» матроса Сачио Сагасаки. И уж вовсе впечатляющим был успех девятки истребителей с «Хирю» — они записали на свой счет 16 «Харрикейнов», два «Фулмара» и шесть торпедоносцев «Суордфиш». Последние были высланы для атаки японского флота, но встретив «Зеро» тихоходные бипланы с подвешенными торпедами не имели никаких шансов уцелеть. Правда, при этом погиб ведущий группы капитан-лейтенант Ноно, угодивший под пулеметную очередь бортстрелка с бомбардировщика «Бленхейм».

Обогнув Цейлон, соединение Нагумо 9 апреля атаковало находящуюся на северо-восточном побережье острова базу Тринкомали. Налет строился по отработанному сценарию: подъем самолетов ударной волны ранним утром, выход к цели. «Зеро» расчищают воздушное пространство — а дальше в дело вступают бомбардировщики. Пилоты «Рейсенов» в тот день превзошли самих себя, заявив об уничтожении в воздухе 49-ти вражеских самолетов. Но весь фокус заключается в том, что японцам противостояло всего 19 британских истребителей — 15 «Харрикейнов» из 261-й эскадрильи Королевских воздушных сил и четыре «Фулмара» из 273-й эскадрильи. А сбито было лишь восемь «Харрикейнов» и один «Фулмар». На этом примере видно, как щедро присуждали себе победы японцы. Около 10 утра британцы попытались контратаковать, отправив против вражеских кораблей девять бомбардировщиков «Бленхейм». Но «Рейсены» прикрытия сработали четко, сбив девять «Бленхеймов», а остальные повредив. А примерно в то же время самолетов второй ударной волны атаковали и потопили находящиеся в море неподалеку от Тринкомали легкий авианосец «Гермес» и эсминец «Вампир».

Общим итогом налетов на Цейлон, не считая потопленных британских кораблей, стало уничтожение 48-ми британских самолетов (по японским данным — в несколько раз больше) ценой потери 18-ти своих (из них пять А6М2). Но гораздо большее значение, чем материальные потери, нанесенные врагу, имел стратегический результат набега: британский Восточный флот был вытеснен из Индийского океана в базы в Восточной Африке. Японцы — и военные, и мирные граждане, — свыклись с мыслью о непобедимости Императорского флота. Распространялась настоящая эпидемия «лихорадки побед», стали звучать требования новых захватов, чтобы защитить то, что уже было захвачено. И захвачено слишком уж легко.



A6M2 перед стартом в ожидании команды выпускающего офицера

Рабаул и Новая Гвинея

В конце марта — начале апреля 1942 г. эпицентр боев переместился в южную часть Тихого океана. Ключевым пунктом в этом регионе был Рабаул на о. Новая Британия, который японцы без проблем заняли ещё в январе и быстро превратили в свою главную базу на этом участке фронта. Вместе с рядом более мелких вспомогательных опорных пунктов Рабаул рассматривался как отправная точка для дальнейшей экспансии на юг — в Новую Гвинею и Австралию. В число соединений, предназначенных для обороны этого стратегического пункта, вошел вновь сформированный 4-й кокутай. В отличие от уже известных нам чисто истребительных 3-го кокутая и кокутая «Тайнань», эта часть имела смешанный состав и согласно штату насчитывала 27 истребителей A6M2 и такое же количество бомбардировщиков. Первоначально «Зеро» 4-го кокутая занимались, главным образом, обеспечением ПВО. Наибольшего успеха в начальный период боев удалось достичь старшине 2-й статьи Мотоцуна Йосиде, который 23 февраля над Рабаулом в одиночку перехватил и сбил «Летающую крепость» B-17.

8 марта японцы захватили Лаэ и Саламауа на северо-восточном побережье Новой Гвинеи, после чего истребители 4-го кокутая передислоцировались в Лаэ. Теперь они приступили к операциям по сопровождению бомбардировщиков. Типичным в этом отношении был бой 14 марта, когда дюжина «Рейсенов», возглавляемая капитан-лейтенантом Каваи сопровождала восемь бомбардировщиков. Их атаковали истребители P-40. В ходе завязавшегося боя восемь «Киттихауков» было сбито (в том числе два — вероятно), собственные потери составили два «Зеро».

1 апреля 1942 г. силы морской авиации в регионе были реорганизованы. 4-й кокутай стал полностью бомбардировочным, а истребители из его состава передали передислоцированному на юг кокутаю «Тайнань». В течение последующих четы-рех месяцев пилоты «Тайнаня» провели 51 наступательную операцию, связанную, главным образом, с сопровождением бомбардировщиков (в общей сложности 602 боевых вылета). В ходе этих операций японцы заявили об уничтожении 246 вражеских самолетов (в том числе 45 — вероятно). Кроме того, вражеские самолеты сбивались и во время патрулирования воздушного пространства над собственными базами в Лаэ и Буне. Это довело счет воздушных побед почти до 300 (но, как мы уже видели, к японским заявкам на победу нужно относиться с определенной долей скептицизма). Большинство жертв пилотов кокутая «Тайнань» составляли американские и австралийские истребители P-39 и P-40. Собственные потери составили 20 самолетов и летчиков.



Взлет A6M2 с ПТБ с палубы «Дзуйкаку»



Летчик A6M3 фотографирует результат атаки на американский транспорт. Октябрь 1942 г.

Сражение в Коралловом море

Сложившаяся к апрелю 1942 г. стратегическая ситуация вынуждала командование Императорского флота всерьез задуматься о решающем сражении, призванном окончательно уничтожить американский флот и тем самым обезопасить от потенциальной угрозы огромный оборонительный периметр захваченных территорий. Адмирал Ямамото готовил операцию по захвату о. Мидуэй, которая должна была неминуемо привести к такому решающему сражению, а также отвлекающий удар на Алеутские острова. Однако при этом требовалось также учитывать угрозу со стороны Австралии. Поэтому Ямамото под давлением Морского Генерального штаба решился выделить часть сил флота для поддержки операции по захвату Порт-Морсби — важного стратегического пункта на юго-восточном побережье Новой Гвинеи, через который шло снабжение союзнических войск, сражающихся на острове. В состав японского соединения, возглавляемого вице-адмиралом Такаги, вошла 5-я дивизия авианосцев в составе «Сёкаку» и «Дзуйкаку», кроме того, в состав соедтнения вторжения адмирала Гото входил легкий авианосец «Сёхо». Однако американцы разгадали японские планы и собрали в Коралловом море большие силы, в том числе авианосцы «Лексингтон» и «Йорктаун». 7-8 мая 1942 г. произош-

На палубе «Дзуйкаку»



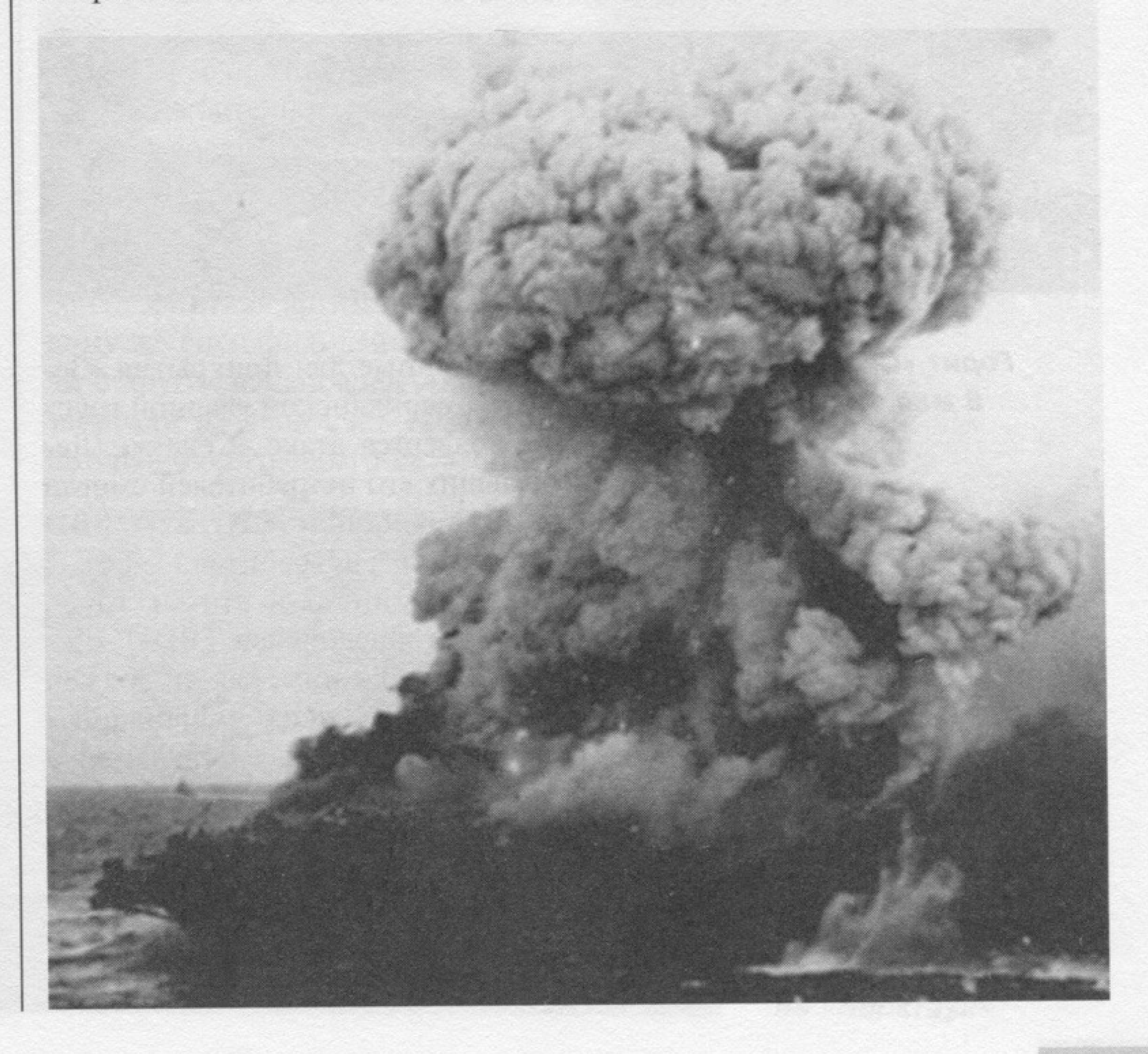
Горящий «Сёхо», 7 мая 1942 г.

ло грандиозное морское сражение, в котором флоты противников находились за пределами визуальной видимости, а боевые действия вела исключительно палубная авиация.

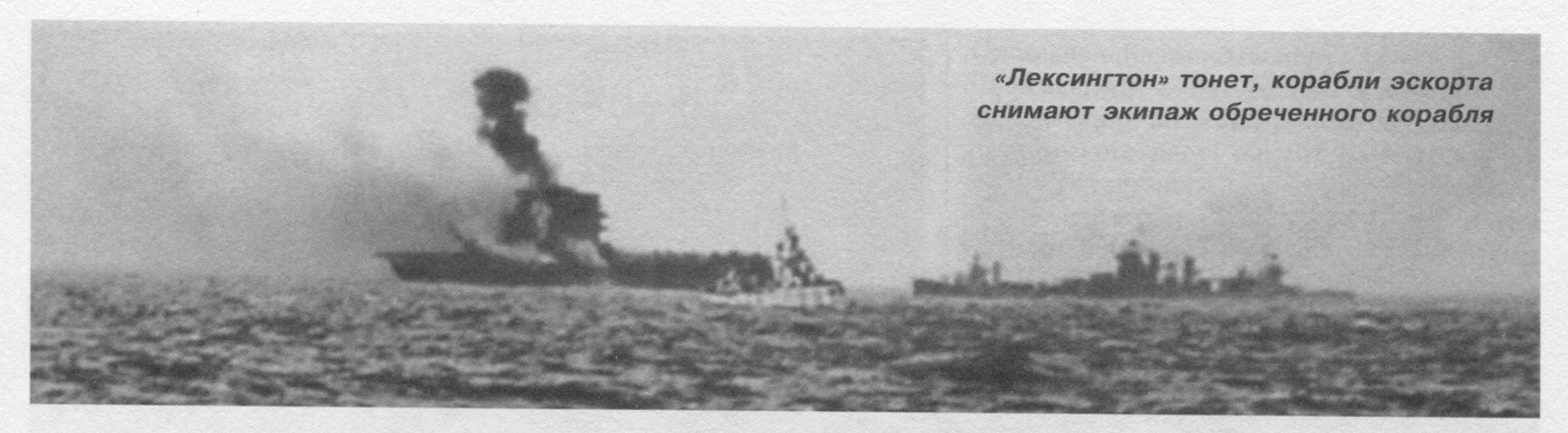
По сути, сражение свелось к обоюдному обмену ударами групп палубных самолетов. Ранним утром 7 мая американцы обнаружили десантное соединение, сопровождаемое авианосцем «Сёхо», следующее через архипелаг Луизиады. Незамедлительно было поднято 93 самолета ударной волны, около 10 утра вышедших на цель. «Сёхо» смог им противопоставить всего шесть истребителей — четыре «Зеро» и пару старых A5M4. Исход схватки был предрешен — все шесть японских самолетов были сбиты. Пилоты трех из них смогли посадить свои поврежденные машины на воду и спастись, другие три погибли. Уцелевшие пилоты заявили об уничтожении пяти американских самолетов, но ситуации это спасти не могло — буквально растерзанный вражеской авиацией «Сёхо» около 10.35 затонул. Из 800 чел. его экипажа спаслось лишь 225.

Утром 8 мая самолеты-разведчики с «Лексингтона», наконец, обнаружили японское авианосное соединение. В 8.15 с обоих американских авианосцев начали поднимать самолеты ударной волны, вышедшие к цели около 10.00. В воздухе они разминулись с японской ударной волной, шедшей к «Лексингтону» и «Йорктауну». Японские пикировщики и торпедоносцы сопровождали 18 A6M2 — по девять с каждого из авианосцев. Истребители с «Сёкаку», возглавляемые капитан-лейтенантом Хоаси, заявили об уничтожении 30 американских самолетов. Насколько это соответствовало действительности — конечно, вопрос, но свою задачу пилоты «Зеро» выполнили: обеспечили беспрепятственный выход к «Лексингтону» ударных самолетов. В 10.20 он получил две торпеды в правый борт, а спустя несколько мгновений — ещё и пару бомб. Героические усилия аварийных партий не спасли «Лексингтон». По сути, корабль погиб по вине неизвестного разгильдяя, оставившего почти прямо над продырявленной бензиновой цистерной работающий мотор электровентилятора. Результат, как говоритс, «превзошел ожидания» — в 12.47 пары бензина взорвались, а спустя 2,5 часа «Лексингтон» затонул. «Йорктаун», хотя и получил одно попадание бомбой, сохранил боеспособность.

Как раз в то время, когда большинство самолетов «Сёкаку» и «Дзуйкаку» атаковали американские авианосцы, над японскими



«Лексингтон» стал первым американским авианосцем, потопленным японцами на Тихом океане. 8 мая 1942 г.


«Лексингтон» тонет, корабли эскорта снимают экипаж обреченного корабля


A6M2 перед стартом с «Дзуйкаку»


Горит «Сёкаку». 8 мая 1942 г.

кораблями оставленные для прикрытия «Зеро» сражались с американской ударной группой. Первым подвергся атаке «Сёкаку». Девять прикрывавших его истребителей смогли сбить два пикировщика «Дуглас» SBD «Донтлесс» и три истребителя F4F-3 «Уайлдкэт», а старшина 2-й статьи Такео Миядзава таранил торпедоносец TBD-1 «Девастейтор» за секунду до того, как он должен был сбросить торпеду. Однако американцам удалось добиться двух прямых попаданий в авианосец, повредив полетную палубу и вызвав пожары. И хотя «Сёкаку» остался на плаву, а пожары вскоре были потушены, принимать самолеты он не мог, и возвращающиеся самолеты его ударной группы садились на «Дзуйкаку».

«Дзуйкаку» прикрывали десять «Рейсенов» под командованием капитан-лейтенанта Окадзимы. В схватке с американцами они сумели не допустить серьезных повреждений своего корабля, заявив об уничтожении 13-ти «Уайлдкэтов», шести «Девастейторов» и пяти «Донтлессов» ценой потери одного A6M2.

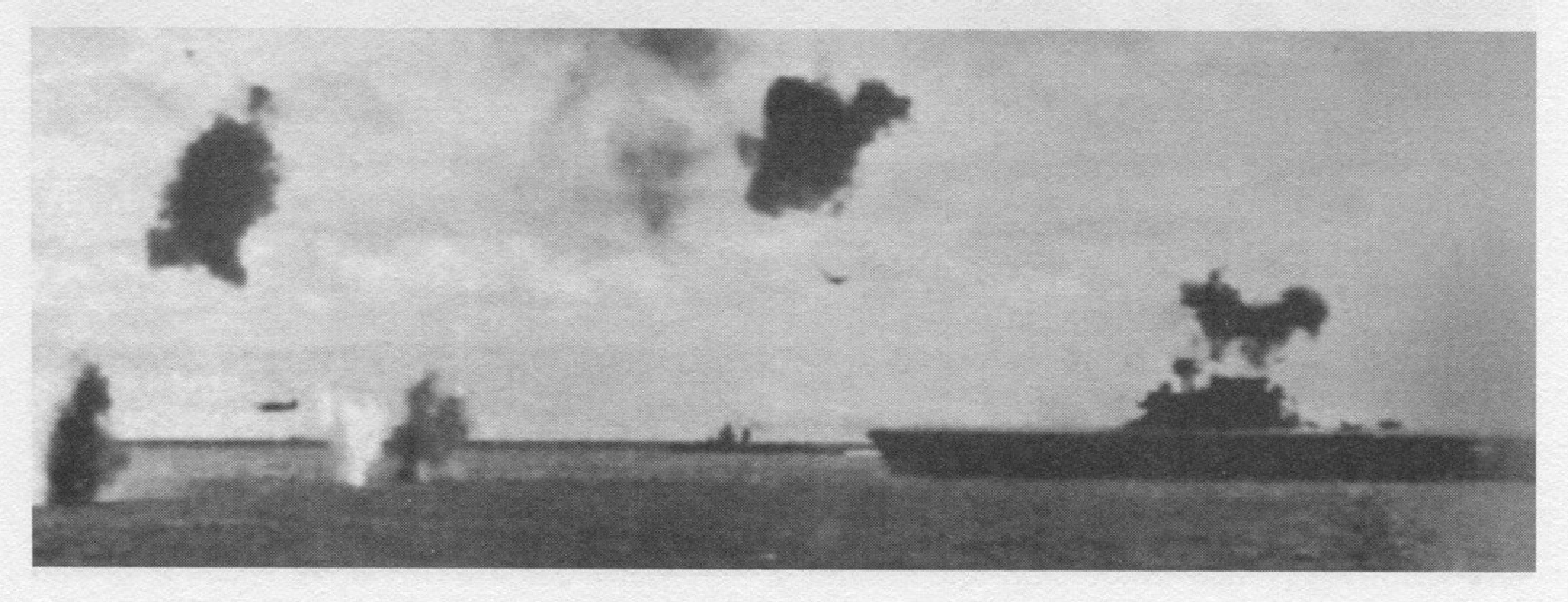
Как обычно, японцы существенно завысили свои достижения, поскольку американцы сообщили о потере 33-х самолетов в воздухе и ещё 36-ти пошедших на дно вместе с «Лексингтоном». Американцы считали, что в бою в Коралловом море японцы потеряли 107 самолетов, из них 40 было сбито истребителями. Если считать по кораблям, то победа, вроде бы, была на стороне японцев — флот США потерял тяжелый авианосец, эсминец и танкер, тогда как Императорский флот — только малоценный легкий авианосец. Но стратегически сражение в Коралловом море закончилось победой американцев — планы японской высадки в Порт-Морсби были сорваны, а накануне решающей битвы Императорский флот временно лишился двух авианосцев: «Сёкаку» отправился на ремонт в метрополию, а «Дзуйкаку» не смог восстановить боеготовность своей авиагруппы до 12 июня.

Мидуэй

Несмотря на в целом неблагоприятный вариант сражения в Коралловом море, подготовка к решающей битве шла полным ходом. Планом адмирала Ямамото предусматривалась операция по захвату о. Мидуэй — стратегически важного пункта на тихоокеанских коммуникациях. Адмирал рассчитывал, что тем самым удастся спровоцировать американцев и дать решающий бой, в котором нанести поражение флоту США. Как и в случае с Пёрл-Харбором, главная роль отводилась морской авиации. Предусматривалось массированными ударами палубных бомбардировщиков сломить оборону защитников острова, а затем высадить десант и захватить аэродром. Туда сразу же должен был перебазироваться специально сформированный 6-й кокутай, самолеты которого предполагалось доставить на борту авианосцев. План операции по занятию Мидуэя под шифром MI был утвержден 5 апреля 1942 г. Но достичь внезапности японцам не удалось — американская разведка разгадала японский военно-морской код, и командование Тихоокеанского флота США своевременно приняло соответствующие меры. К Мидуэю стянули три тяжелых авианосца — «Энтерпрайз», «Хорнет», и отремонтированный после боя в Коралловом море «Йорктаун»*. Да и сам небольшой остров был буквально забит самолетами и всем необходимым для действий авиации. Решающее сражение, к которому так стремился Ямамомото, на этот раз неминуемо должно было состояться...

Для участия в операции по захвату «Мидуэя» выделили ударное авианосное соединение вице-адмирала Нагумо, в состав которого входили авианосцы «Акаги», «Кага», «Хирю» и «Сорю». Их авиагруппы были хорошо сколочены, а пилоты имели солидный боевой опыт. На борту каждого из авианосцев кроме 18 A6M2 штатной авиагруппы, находилось по несколько «Зеро» из состава оккупационного 6-го кокутая. План удара по Мидуэю весьма походил на план атаки на Пёрл-Харбор. Касательно истребителей, он предусматривал разделение их на две части — пока одна сопровождает ударные самолеты к цели, другая прикрывает собственные корабли. В 4.30 утра 4 июня с авианосцев начали подниматься самолеты ударной волны — 36 истребителей (по 9 с каждого авианосца), 36 пикировщиков и 36 торпедоносцев (последние несли не торпеды, а тяжелые 800-кг бомбы). На всякий непредвиденный случай Нагумо сохранил ещё 126 самолетов в резерве. Как только радар на Мидуэе обнаружил атакующих, прозвучала общая тревога, и к 6.00 все самолеты, способные летать — примерно 120 штук — были подняты в воздух. Однако энтузиазм американских пилотов не соответствовал качеству самолетов. Когда истребители морской пехоты попытались перехватить противника, «Зеро» в свою очередь атаковали их. Американские истребители — «Буффало» и «Уайлдкэты» — не могли тягаться с «Рейсенами», которые пилотировали закаленные в боях пилоты. Девятка истребителей с «Акаги», возглавляемая капитан-лейтенантом Сиранэ, сбила 15 вражеских самолетов — два F4F-3 и 13 F2A-3 — ценой потери одного «Зеро». Расчистив путь для ударных самолетов, истребители Сиранэ выпустили остававшийся боекомплект по наземным целям, уничтожив на аэродроме один бомбардировщик B-17, но при этом потеряли ещё один A6M2 старшины 2-й статьи Ивамы — его сбила зенитная артиллерия. Примерно по такому же сценарию действовали и истребители с других авианосцев. «Рейсены» с «Каги» записали на свой счет 12 воздушных побед, потеряв одного своего истребителя. Группу с

* История его ремонта сама по себе невероятна: когда корабль 27 мая 1942 г. прибыл в Пёрл-Харбор, было определено, что для его ремонта потребуется 90 дней. Но на корабль прислали 1400 рабочих, работавших круглые сутки, и 30 мая «Йорктаун» вышел в море!

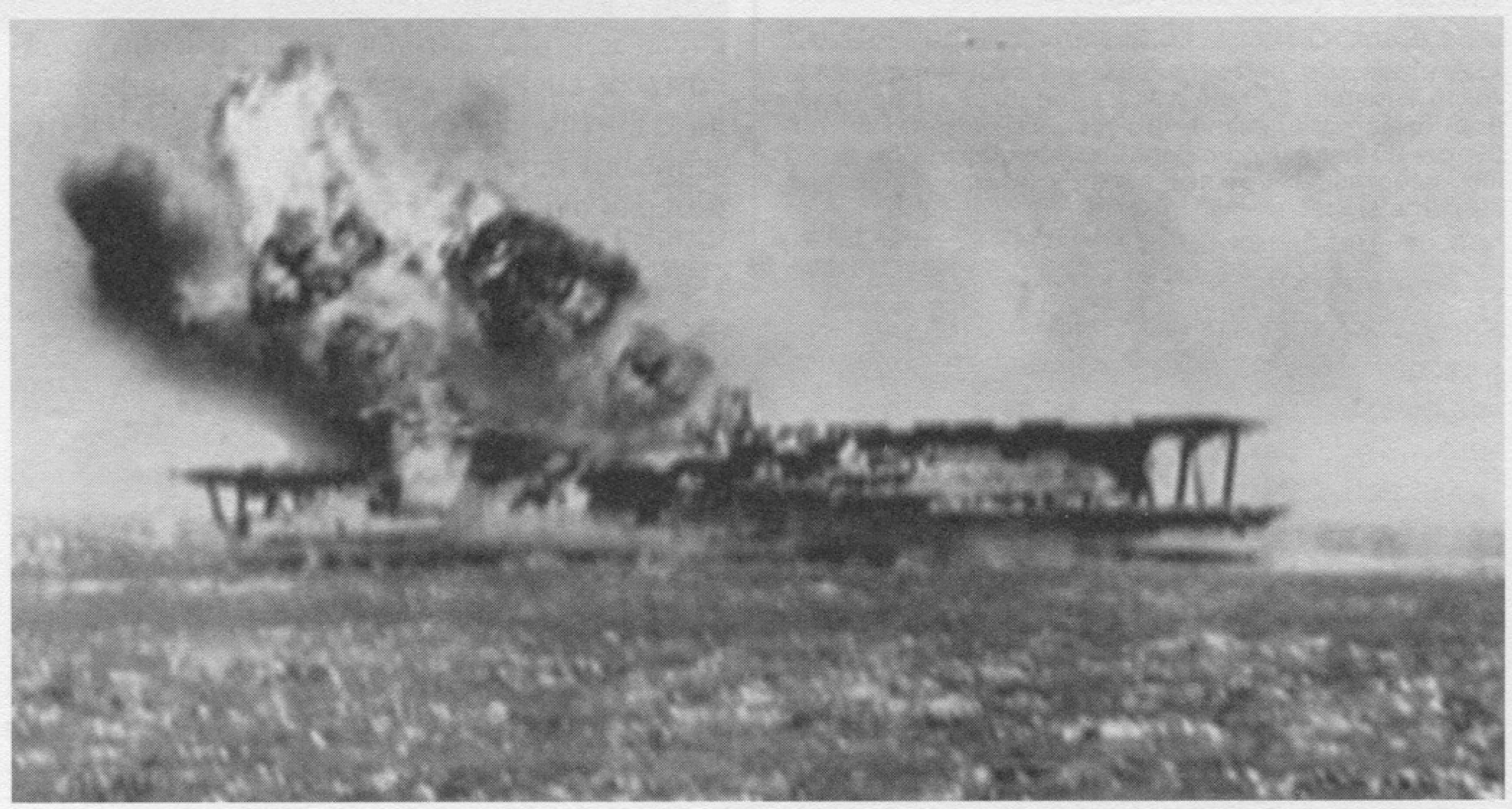


Атака японской авиации на «Йорктаун»

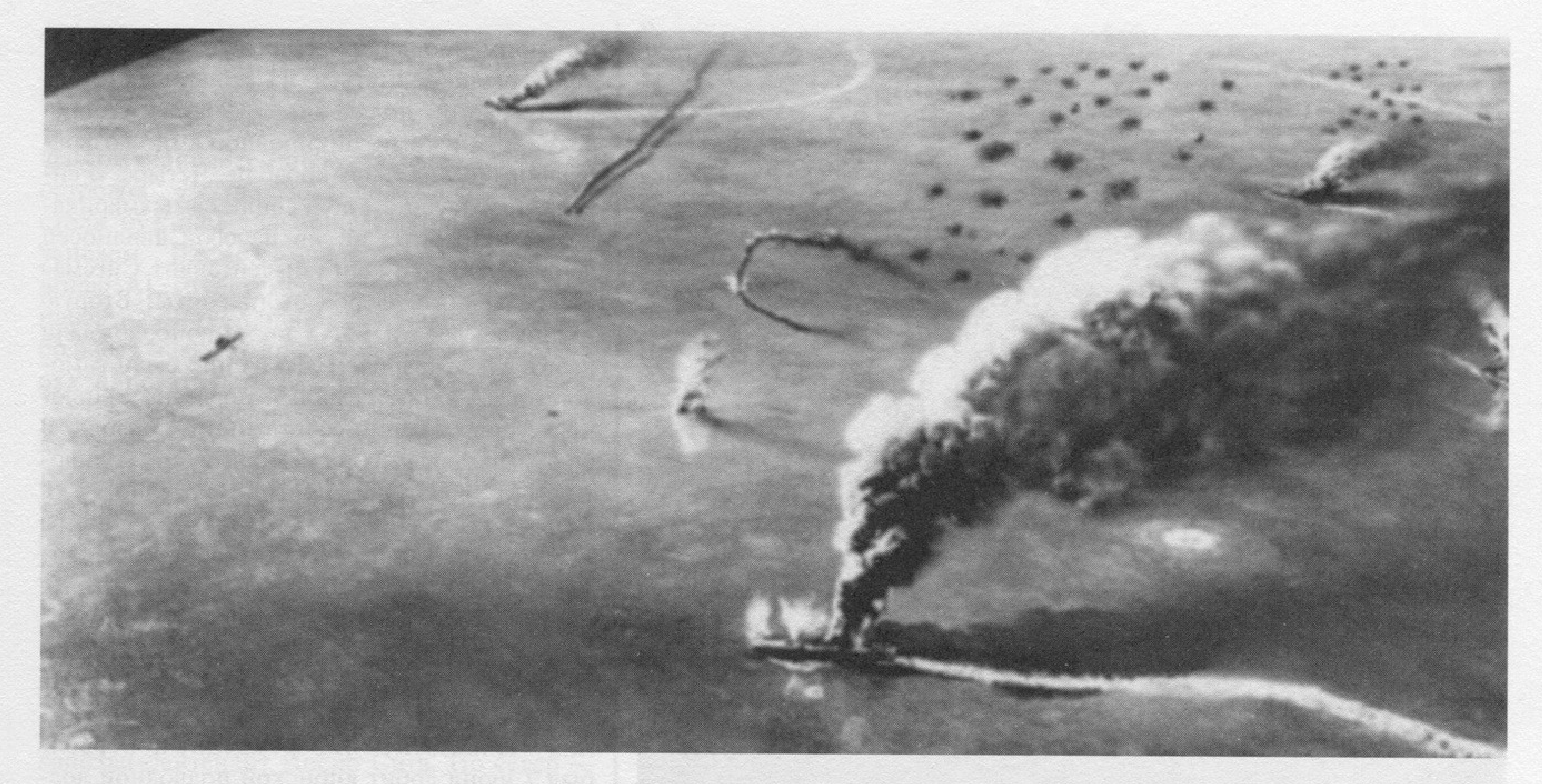
«Сорю» возглавлял капитан-лейтенант Суганами, командовавший и всеми истребителями прикрытия ударной волны. Её успехи оказались наименее скромными — всего шесть сбитых самолетов — но и на родной авианосец группа вернулась в полном составе. Ну, а наиболее «щедрой» на победы стала группа «Зеро» с «Хирю», ведомая капитан-лейтенантом Ясухиро Сигемацу. Её пилоты, не понеся потерь со своей стороны, уничтожили 28 «Буффало» и «Уайлдкэтов». Хотя заявленные воздушные победы японцев намного превышали реальные потери, понесенные американцами, пилоты «Рейсенов» со своей задачей справились — ни один ударный самолет не был сбит американскими истребителями. Прорвавшись к целям, бомбардировщики разнесли ангары, подожгли хранилища топлива, поразили некоторые другие важные объекты. Но ПВО ждала нападения, и расчеты зениток не дремали. Над Мидуэем было потеряно 38 самолетов, а ещё 29 получили тяжелые повреждения и, хотя и вернулись на авианосцы, были небоеспособны. Итого — 67 самолетов из 108-ми, участвовавших в налете. Таких потерь авиация Императорского флота ещё не знала. Но худшее ждало японцев впереди...

Пока ударная волна атаковала Мидуэй, истребительное прикрытие авианосцев отбивало американские контратаки. Первый удар был направлен на «Акаги». Его около 7.15 утра нанесли самолеты, базировавшиеся на Мидуэе — шесть флотских торпедоносцев TBF-1 «Авенджер». Авианосец прикрывали 12 «Зеро» — девять из состава штатной авиагруппы и три из 6-го кокутая. У американцев не было никаких шансов — четыре торпедоносца были сбиты, один врезался в палубу «Акаги» и, не причинив повреждений, скатился в море, и только последний, тяжело поврежденный, «Авенджер» вернулся на «Мидуэй. Но основной удар наносили самолеты палубной авиации. В составе авиагрупп американских авианосцев, как и японских, были самолеты трех классов — истребители, пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы (соответственно «Грумман» F4F-4 «Уайлдкэт», «Дуглас» SBD «Донтлесс» и «Дуглас» TBD-1 «Девастэйтор»). Первыми на цель, оказавшуюся авианосцем «Кага», в 9.18 утра вышли 15 торпедоносцев с «Хорнета». При этом «Девастэйторы» оторвались от своего истребительного прикрытия, что привело к печальным для них последствиям. «Зеро» воздушного патруля обрушились на колонну торпедоносцев, шедшую на высоте всего





Обе фото: обреченный «Акаги»

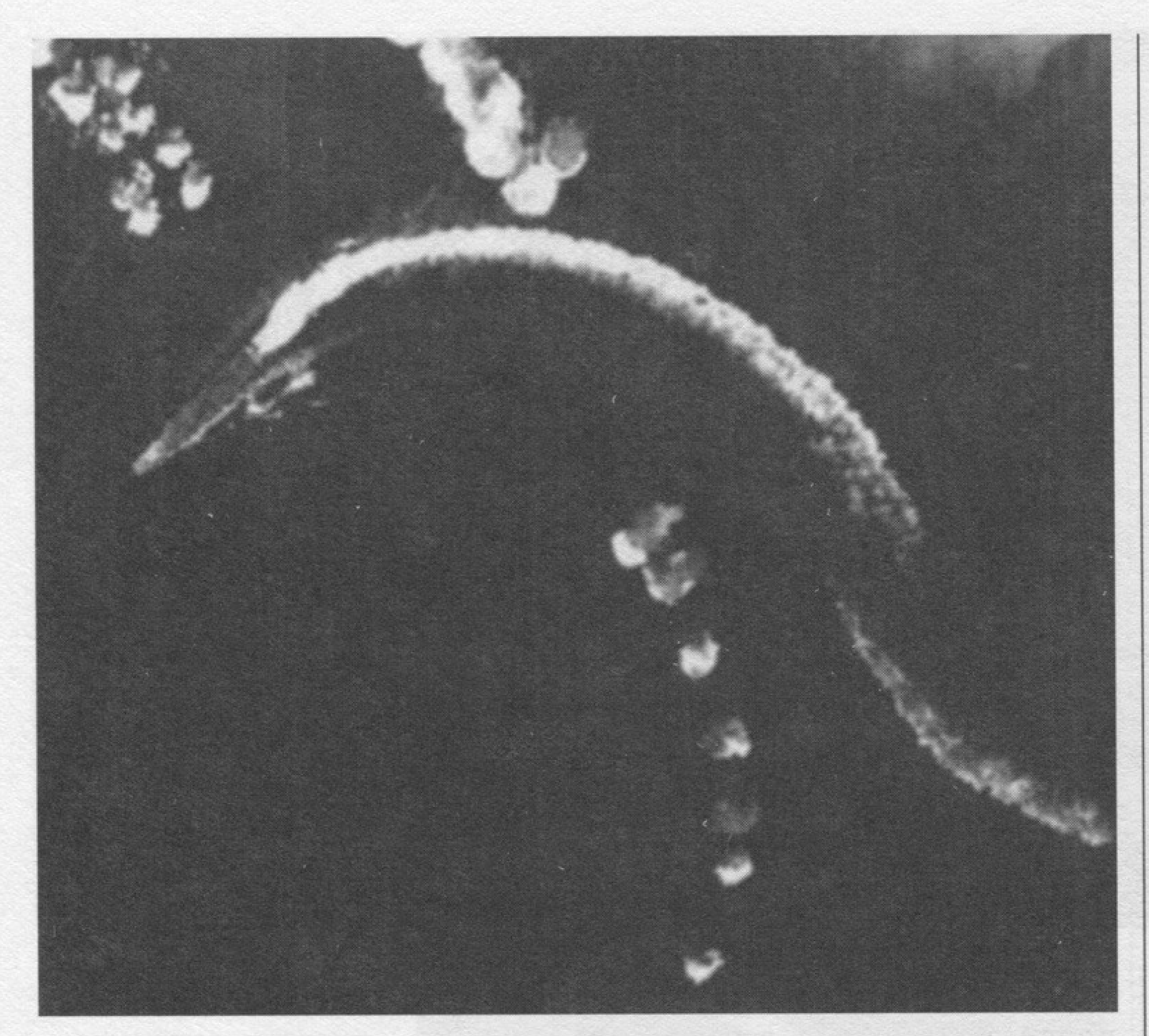


Американская диорама сражения у атолла Мидуэй

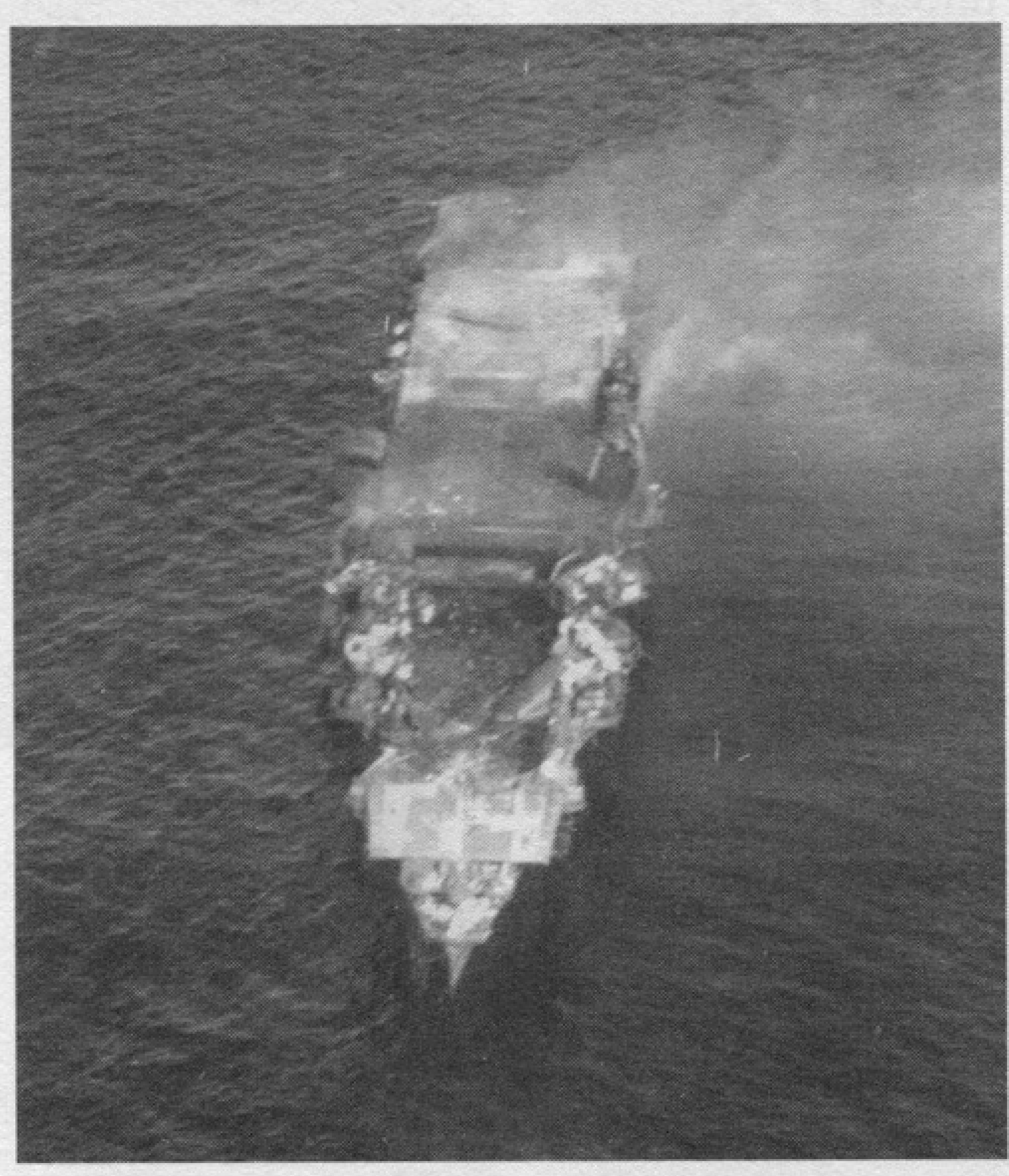
15-20 м, и сбили всех. Десять минут спустя подобная участь постигла эскадрилью «Девастэйторов» с «Энтерпрайза». Также шедшие без истребителей торпедоносцы потеряли 10 машин из 14-ти и не смогли добиться ни одного попадания — большинство из них было сбито «Рейсенами» с «Каги» ещё до выхода в точку сбрасывания торпед. Третья эскадрилья торпедоносцев — с «Йорктауна» — около 11.00 атаковала «Сорю». На этот раз «Девастэйторы» сопровождались шестью «Уайлдкэтами», но это не помогло. Разметав истребительное прикрытие, «Зеро» принялись за торпедоносцы, из которых уцелело лишь два. В итоге, из 41 торпедоносца со всех трех авианосцев, уцелело лишь шесть машин. Попаданий не было ни одного. Казалось, «Рейсены» смогут на этот раз отстоять свои авианосцы. Но именно в тот момент, когда гибли торпедоносцы «Йорктауна», 17 его пикировщиков с высоты 4500 метров устремились в атаку на «Сорю». Они почти не встретили противодействия — японские истребители отбивали атаку «Девастэйторов», на них же было сосредоточено и внимание зенитчиков. На «Сорю» шла заправка самолетов и подготовка к вылету второй ударной волны. В таком положении корабль был исключительно уязвим, и хотя в «Сорю» попало всего три 454-кг бомбы, последствия были ужасными: на полетной и ангарной палубах вспыхнули пожары, стали рваться боеприпасы. Борьба за живучесть не дала результатов, и в 19.15 «Сорю» был добит торпедой с другого японского корабля.

Две эскадрильи «Донтлессов» с «Энтерпрайза» (всего 37 самолетов), ведомые капитан-лейтенантом Кларенсом Мак-Клоски, атаковали «Акаги» и «Кагу». Эти корабли оказались точно в таком же положении, как и «Сорю»: их истребители отбивали атаку торпедоносцев, а палубы были забиты огне- и взрывоопасными предметами. Для «Акаги» хватило двух попаданий, превративших его в горящую развалину. После нескольких часов безуспешной борьбы с пожарами, около 20.00 экипаж покинул корабль, а на рассвете 5 июня медленно тонущий корабль был добит торпедами японских эсминцев.

Самолеты воздушного патруля с «Кага» в момент атаки пикировщиков вообще находились на палубе, сев для дозаправки. И хотя зенитчики авианосца открыли по девятке атакующих «Донтлессов» ураганный огонь, пикировщики «уложили» в корабль четыре бомбы. А дальше — все по знакомому сценарию: взрывы, пожары, борьба за живучесть, приказ покинуть корабль... После того, как взорвалось носовое бензохранилище, надежды на спасение «Кага» не осталось, и в 19.25 он был добит торпедой. Таким образом, Императорский флот потерял три тяжелых авианосца, погибло около 1800 человек. Истребители воздушного прикрытия сражались отважно — их пилоты заявили об уничтожении более сотни американских самолетов, но положения спасти не смогли. Попросту, «Рейсенов» было слишком мало, и они не смогли противостоять одновременным ата-



«Хирю» маневрирует во время бомбардировки. Снимок сделан с атакующего американского самолета



Поврежденный «Хирю»

кам торпедоносцев с малых высот и пикировщиков — со средних.

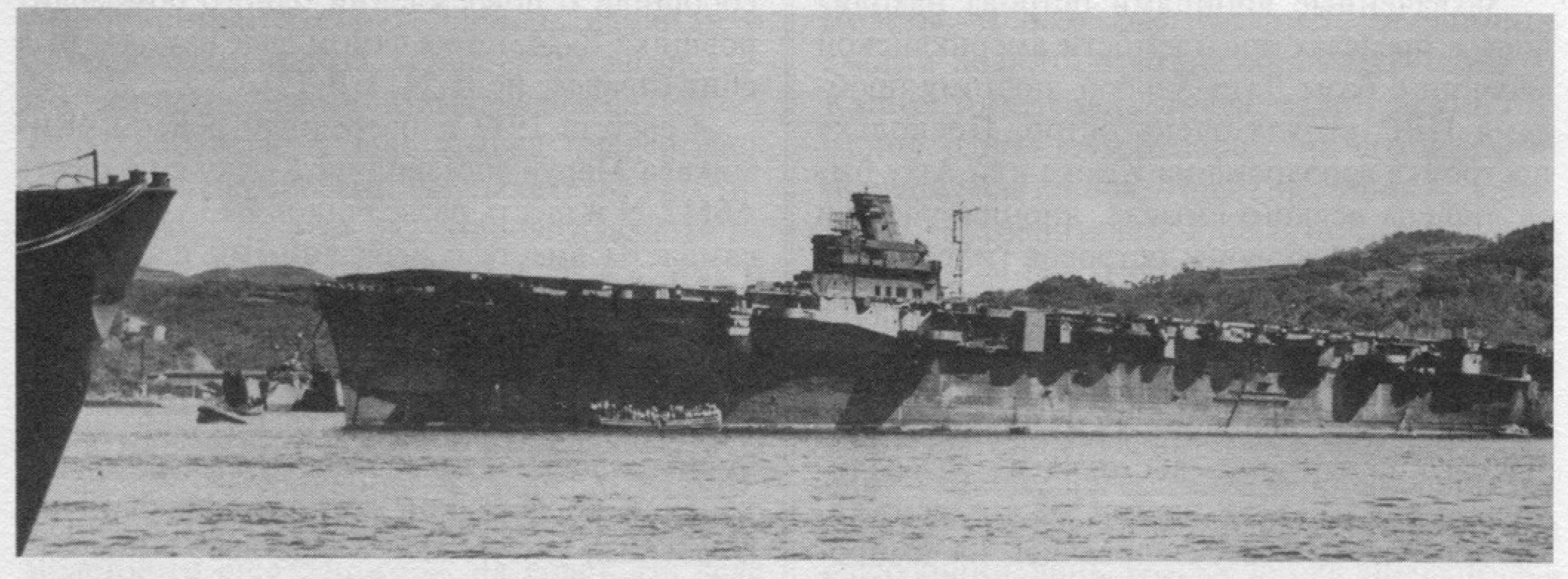
Таким образом, единственным авианосцем соединения Нагумо, сохранявшим боеспособность, к полудню 4 июня оставался «Хирю» — во время налета американской авиации он находился севернее основных сил, и попросту не был обнаружен. Его командир, капитан 1 ранга Каку, даже выслал две ударные группы для контратаки американских авианосцев. Первую группу из 18-ти D3A1, сопровождали шесть «Зеро», но два из них примерно через час после взлета вынуждены были вернуться на авианосец из-за повреждений, полученных во время стычки с американскими пикировщиками, возвращавшимися на свои корабли. Четыре «Рейсена» в воздушном бою сбили семь американских истребителей, но на свой авианосец вернулся только капитан-лейтенант Сигемацу, остальные «Зеро» были сбиты. Вторую группу из десяти B5N2 также сопровождали шесть «Зеро», причем два из них были самолетами с «Кага», севшими после на «Хирю» после повреждения собственного корабля. В бою, завязавшемся над «Йорктауном», пилоты A6M2 сражались против примерно 30-ти F4F-4, сбив 11 из них. При этом четыре «Уайлдкэта» записал на свой счет лейтенант Акира Ямамото — один из двух пилотов с «Кага». Собственные потери составили два «Рейсена», в том числе командира истребительного прикрытия капитан-лейтенанта Мори. Ударные самолеты нанесли повреждения «Йорктауну» (поврежденный корабль был 7 июня добит японской подводной лодкой I-168), но и сами понесли серьезные потери: на «Хирю» осталось всего пять пикировщиков, четыре торпедоносца и шесть истребителей. Но капитан 1-го ранга Каку не потерял жажды боя. Он знал, что поблизости находятся несколько американских авианосцев, и отдал приказ готовить третью атаку. Сначала она была назначена на 16.30, потом её перенесли на 18.00, чтобы дать возможность ударной группе атаковать в сумерках, и тем самым обезопасить её. Эта задержка оказалась роковой. Как раз когда пилоты ужинали, на «Хирю» со стороны солнца зашли 13 «Донтлессов». Атака была совершенно внезапной. Одна за другой в авианосец угодили четыре бомбы, вызвавшие пожары. В 3.15 ночи экипажу был отдан приказ покинуть тонущий корабль. На «Хирю» погибло 416 человек.

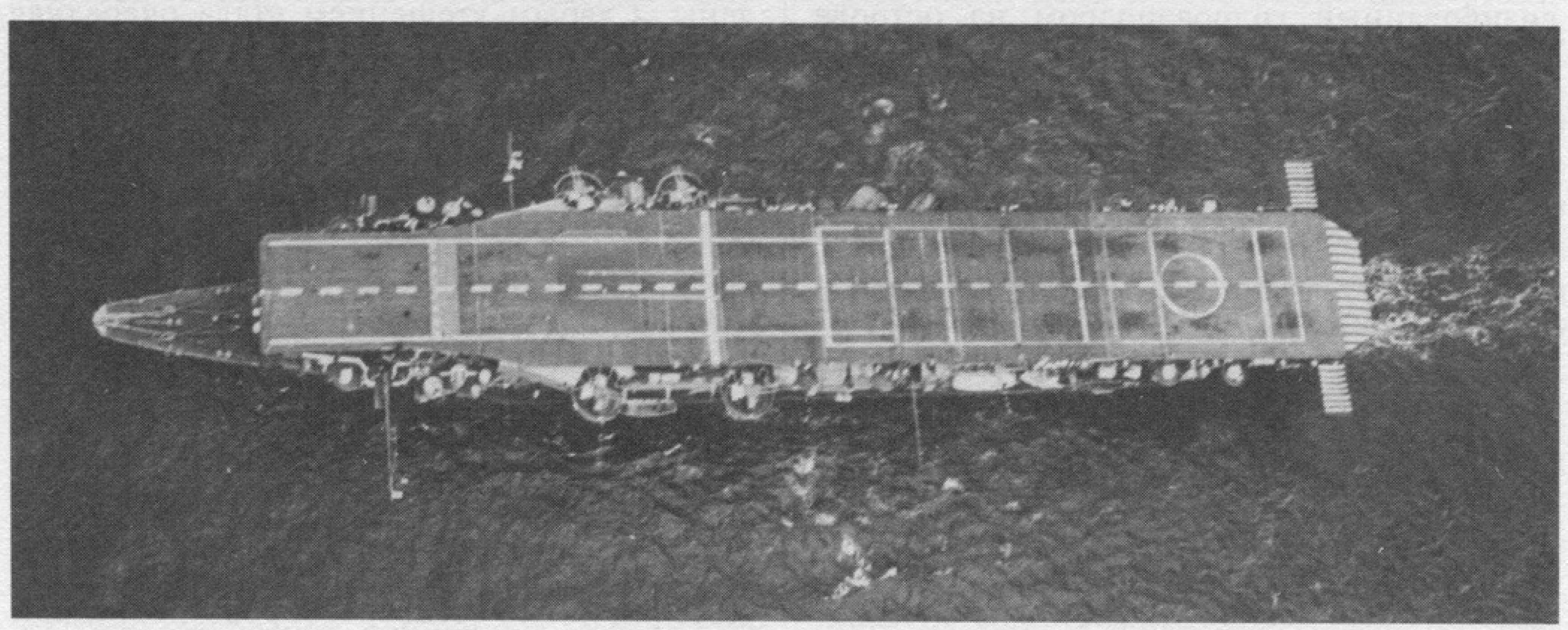
Таким образом, итоги столь ожидаемого адмиралом Ямамото решающего сражения оказались плачевными. Погибли четыре японских авианосца и все самолеты их авиагрупп — около 250-ти единиц. Американские потери составили 136 самолетов, сбитых в бою, плюс несколько десятков, пошедших на дно с «Йорктауном» и около дюжины севших на воду, не сумев дотянуть до своего аэродрома. Но американская промышленность могла легко компенсировать эти потери, для Японии же они оказались трудновосполнимыми. Особенно болезненной оказалась потеря десятков опытных пилотов палубной авиации, для подготовки замены которым требовалось время и время...

Алеуты

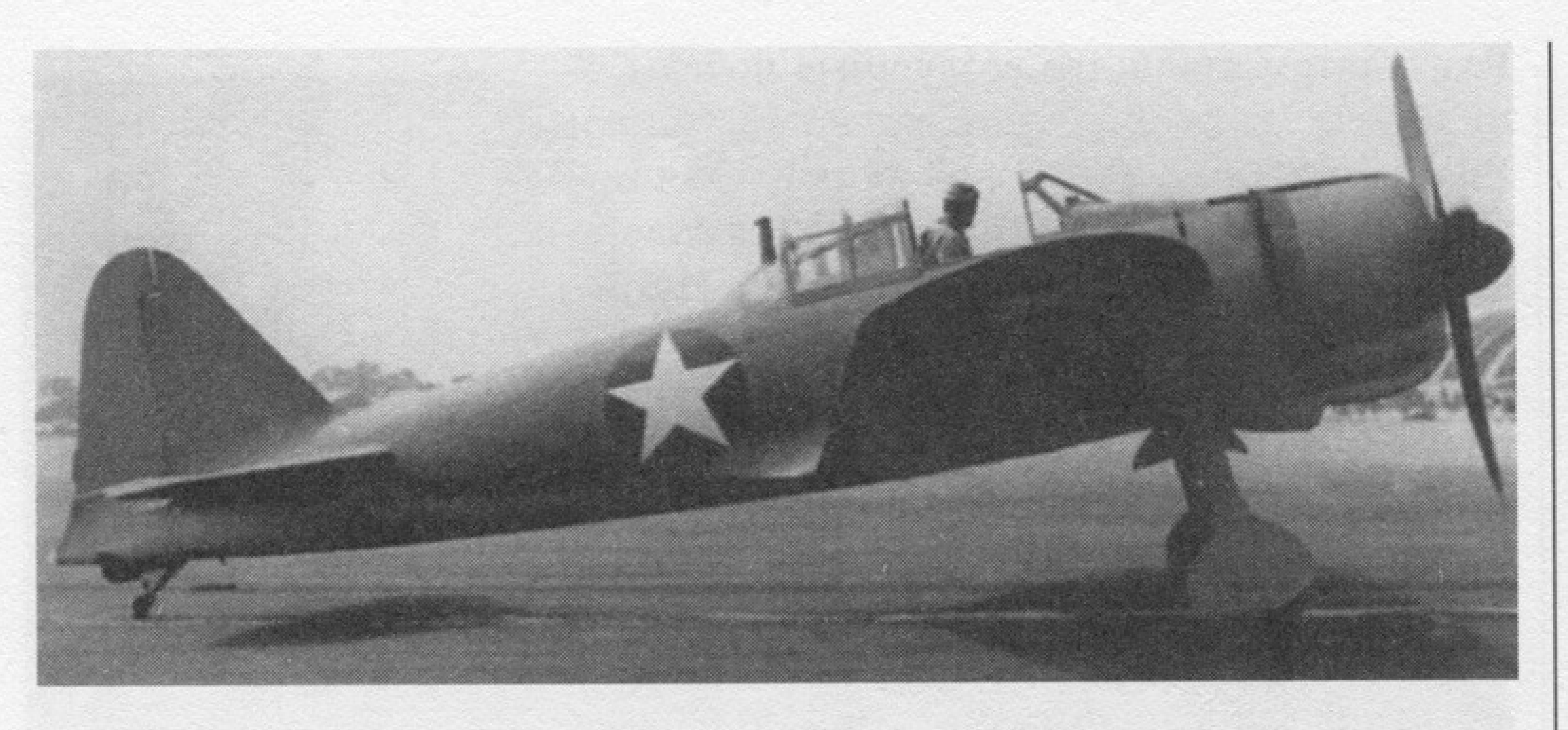
Поражение у Мидуэя привело к тому, что японское руководство постаралось сделать все возможное для успеха операции на северном направлении — захвата Алеутских островов. Эта операция должна была стать столь нужным для общественного мнения успехом. Планом операции, получившей шифр AL, предусматривалось осуществить набег на Датч-Харбор, где находилась небольшая военно-морская база и аэродром, и оккупировать острова Кыска и Атту.

Для действия на севере было выделено два легких авианосца — «Рюдзё» и «Дзуньё». В состав авиагруппы первого из них, кроме ударных самолетов, входило 16 A6M2, а второго — 15; кроме того на «Дзуньё» базировалось семь «Зеро» из состава 6-го кокутая. Налеты на Датч-Харбор начались 3 июня. В тот день с «Рюдзё» поднялись три A6M2, а с «Дзуньё» — 20 (из них 7 принадлежали 6-му кокутаю). Они прикрывали 18 ударных машин — 12 D3A1 и шесть B5N2. Вел группу капитан-лейтенант Йосио Сига. Но север — это не тропические широты: из-за тумана первая ударная волна вынуждена была вернуться на авианосцы. Лишь вторая ударная группа — её прикрывали шесть A6M2 с «Дзуньё» под командованием Йосио Сига — вошла в соприкосновение с противником. Результатом стали две воздушные победы — пилоты «Зеро» сбили две летающие лодки PBY «Каталина». На второй день плохая погода сохранялась, но японские самолеты вновь отправились на Датч-Харбор. Истребительное прикрытие снова возглавил капитан-лейтенант Сига, которому подчинялись пять «Рейсенов» с «Дзуньё», а также шесть с «Рюдзё» и из состава 6-го кокутая, ударную группу составили девять торпедоносцев и 11 пикировщиков. Когда самолеты уже отбомбились по целям, уничтожив нефтехранилище и повредив госпиталь, группу атаковала восьмерка истребителей P-40 с аэродрома Умнак. Пилоты «Зеро» заявили об уничтожении шести из них, ценой потери одного «Рейсена» и двух D3A1. Американцы же признали потерю лишь двух «Киттихауков» — одного, сбитого в бою, а другого — разбитого при вынужденной посадке. Этот, казалось бы, незначительный боевой эпизод, имел далеко идущие последствия. Старшина 2-й статьи Тадаёси Кога, на истребителе которого был перебит бензопровод, попытался совершить посадку на островке Акутан, приняв болотистую тундру за твердую почву. При посадке самолет скапотировал, а пилот погиб. Спустя некоторое время поврежденный A6M2 был обнаружен патрульной «Каталиной» из Датч-Харбора. Американцы вы-





Авианосцы «Дзуньё» (вверху) и «Рюдзё»



А6М2 с «Рюдзё», потерпевший катастрофу 3 июня, был поднят в июле американцами, восстановлен и доведен до летного состояния

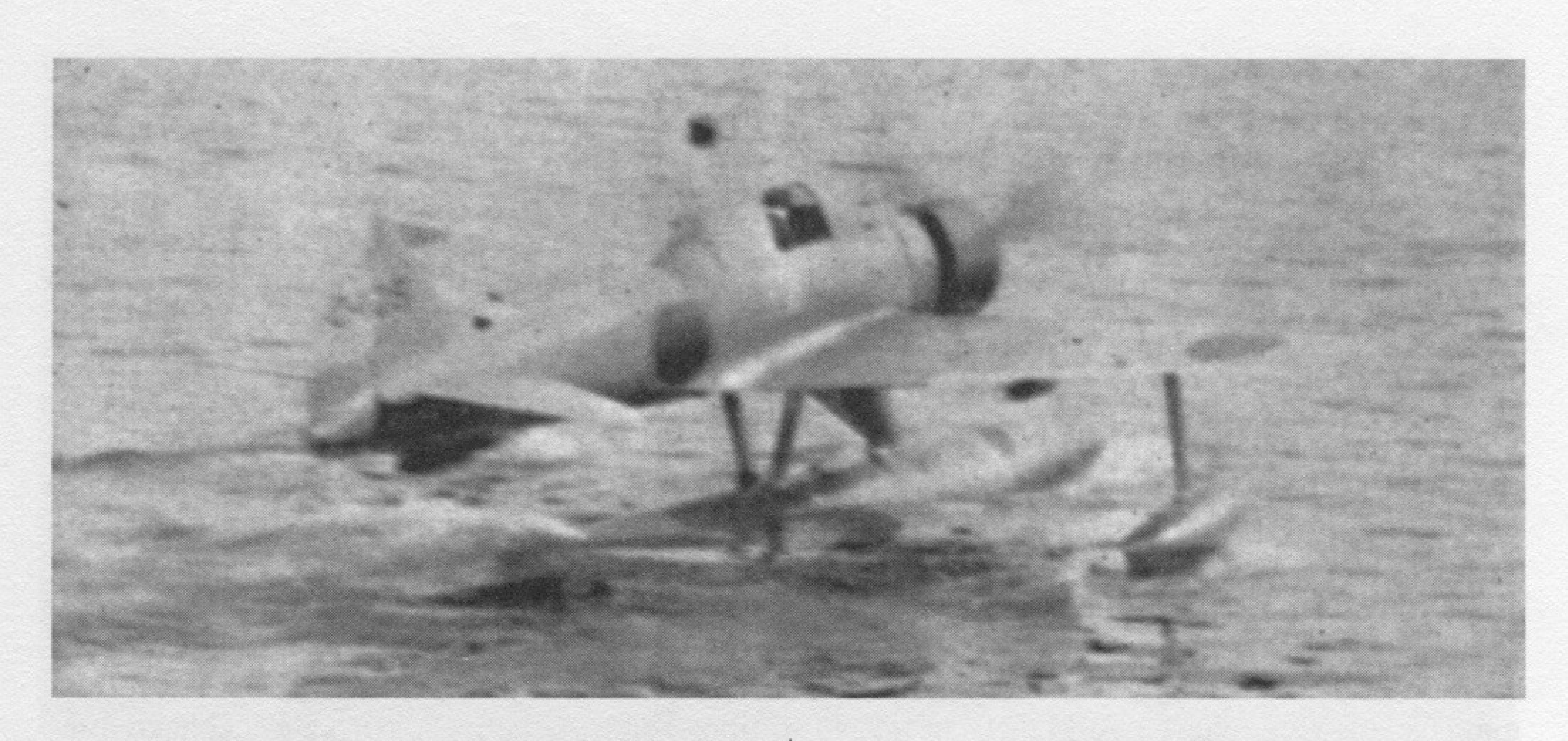
везли «Зеро», тщательно его отреставрировали и провели всесторонние испытания. Были вскрыты слабые места истребителя, уже ставшего к тому времени легендой, а также выработаны тактические приемы, благодаря которым американские самолеты смогли на равных сражаться с «Рейсенами». В конечном итоге, японский десант практически без сопротивления захватил Кыску и Атту — соответственно, 5 и 7 июня. Эта операция была практически бесполезной. Хотя японцам и удалось оттянуть на север довольно значительные американские силы, на ходе войны на основных ТВД это не сказалось. Но просто так бросить захваченное японцы не могли — почти год на севере велась «вялотекущая» война.

Захваченные японцами острова находились в пределах досягаемости американской авиации с базы Датч-Харбор, поэтому проблема ПВО стояла очень остро. Поскольку постройка аэродрома на Кыске или Атту была лишена всякого смысла, японцы решили привлечь для обороны островов гидроистребители А6М2-N, получившие у американцев кодовое имя «Руфь». Первоначально воздушное прикрытие японского десанта обеспечивал гидроавиатранспорт «Кимикава Мару», авиагруппа которого состояла из разведчиков «Аичи» E13A1. 8 июня 1942 г. восемь таких самолетов перебазировались на импровизированный гидроаэродром на острове Кыска, и в тот же день японский десант был обнаружен разведчиком В-24 (до этого американцы даже не подозревали о захвате островов). Дислоцированная в регионе американская 28-я смешанная авиагруппа начала беспокоящие налеты на японские позиции, однако в первые дни её активность была низкой — попросту не хватало бомбардировщиков. Но американцы довольно оперативно перебросили подкрепления, и уже 11-го числа захваченные японцами острова бомбили десять самолетов — пять В-17 и пять В-24. В такой обстановке срочно требовалось усиление гарнизонов истребительной авиацией. Поскольку сухопутные аэродромы на островах отсутствовали, а самолеты А6М2-N ещё не достигли боевой готовности, на Алеуты отправили в качестве «эрзац-истребителей» партию гидросамолетов-разведчиков «Мицубиси» F1M2. 15 июня на гидроавиатранспорте «Камикава Мару» прибыло 14 таких самолетов (плюс несколько разведчиков «Накадзима» E8N2). Но все попытки пилотов F1M2 перехватить бомбардировщики В-17 и В-24 оказались безуспешными. Японцы вынуждены были отвести корабли за пределы радиуса действия американских «бомберов».

Тем временем в метрополии готовилась к переброске на захваченные острова новая авиачасть — смешанный кокутай «Токо». Первыми из его состава 19 июня на Кыску прибыли пять четырехмоторных летающих лодок Н6К4. Но гораздо более важным пополнением стали наконец-то освоенные гидроистребители. В начале июля гидроавиатранспорт «Чийода» доставил на Кыску шесть А6М2-N. Пилотировали их прикомандированные к «Токо» опытные летчики-инструкторы из кокутая «Йокосука». 5 июля они начали патрульные полеты, но первый успех был достигнут лишь 11-го числа. В этот день все шесть А6М2-N атаковали группу из четырех В-24 и семи В-17. Японские пилоты сообщили о повреждении одного бомбардировщика В-24, но на самом деле самолет был сбит (правда, не В-24, а В-17).

4 августа 1942 г. очередным рейсом «Кимикава Мару» доставил на Кыску ещё шесть А6М2-N и шесть разведчиков E13A1. Все эти самолеты вместе с переданными из кокутая «Токо» шестью истребителями образовали новый 5-й кокутай. Правда, исправными была лишь половина А6М2-N. 7 августа количество боеспособных истребителей снова уменьшилось — вследствие обстрела американской корабельной артиллерией один самолет был уничтожен, а ещё два — повреждены. Слабым утешением стала очередная воздушная победа — три истребителя, навалившись «скопом» сбили корабельный биплан «Кертисс» SOC, корректировавший огонь кораблей. До конца августа главным «противником» А6М2-N из 5-го кокутая была нелетная погода, а единственным успехом стало повреждение истребителя Р-38 из 54-й истребительной эскадрильи.

Начало сентября ознаменовалось значительным оживлением действий авиации с обеих сторон. 6 сентября пилоты 5-го кокутая доложили о повреждении летающей лодки «Каталина», а на следующий день при отражении атаки «Либерейторов» повредили



Глиссирующий A6M2-N

два из них ценой тяжелого повреждения одного A6M2-N. 13-го числа американцы применили новую тактику — 14 B-24 из состава 21-й и 404-й эскадрилий атаковали Кыску с малой высоты. Поскольку система контроля воздушного пространства у японцев практически отсутствовала, их истребители попросту не успели среагировать. Три «Руфи» вместо ударной группы перехватили одиночный B-24, посланный для контроля результатов бомбометания в сопровождении двух «Лайтнингов». Японцы повредили одного из вражеских истребителей. Американцы, в свою очередь, заявили о повреждении одной «Руфи», но японскими данными это не подтверждается.

На следующий день Кыска подверглась наиболее массированному налету — 14 «Либерейторов» на этот раз сопровождали 14 P-38 из 54-й АЭ и 14 P-39F из 42-й АЭ. Как и накануне, японцы прозевали появление вражеских самолетов. Четыре взлетевших по тревоге A6M2-N сразу же столкнулись с «Лайтнингами», а вскоре подтянулись и «Аэрокобры». Американцы заявили об уничтожении в этом бою пяти вражеских гидросамолетов (и ещё одного — на воде). На деле же японцы потеряли два A6M2-N. Третий, пилотируемый старшиной 2-й статьи Йошичи Сасаки (одним из пилотов, записавшим на свой счет сбитый 7 августа вражеский корректировщик) получил повреждения и осуществил вынужденную посадку. Пилот спасся, но самолет, в конечном итоге, затонул. Сам Сасаки заявил об уничтожении трех P-38 и одного F4U-1 (так ошибочно идентифицировали «Аэрокобру»), ещё один сбитый и один поврежденный «Лайтнинги» были записаны на счет старшины 2-й статьи Минору Миядзва. Но американцы подтвердили потерю лишь двух P-38, столкнувшихся при преследовании одиночной «Руфи». Так или иначе, но в составе 5-го кокутая остался лишь один исправный истребитель. В связи с этим, 17 сентября из Йокосуки на борту «Кимикава Мару» отправили пополнение — пять A6M2-N и два E13A1. Корабль прибыл к Кыске 24 сентября.

Появление «Кимикава Мару» сразу же было замечено американцами. На Кыску отправили десять бомбардировщиков 9 B-24 и один B-17) в сопровождении 28-ми истребителей — 11 американских P-39 и 17 «Киттихауков» из канадской 111-й АЭ. В тот момент прибывшие на гидроавиатранспорте самолеты только разгружались, и японцы смогли поднять в воздух лишь два A6M2-N. Капитан-лейтенант Ямада заявил об уничтожении одной «Аэрокобры», но его ведомый не вернулся из боя. После полудня 17 канадских истребителей снова появились над Кыской — на этот раз они сопровождали лишь три B-24. И снова японцы понесли потери — было повреждено два готовых к старту A6M2-N.

27 сентября удача сопутствовала японцам — без потерь со своей стороны они повредили «Либерейтора» и «Каталину». А на следующий день Кыска вновь подверглась налету — двумя волнами остров атаковали девять бомбардировщиков и 17 истребителей. По результатам воздушных боев того дня Сасаки заявил об уничтожении очередной «Аэрокобры», а американцы записали на свой счет сразу пять A6M2-N. И хотя в действительности была сбита лишь одна «Руфь», остальные истребители получили повреждения, и в 5-й кокутае остался единственный боеспособный A6M2-N. Но ремонтники сработали на славу, и уже 1 октября японцы смогли поднять в воздух четыре гидроистребителя. В тот день им пришлось отражать удар семи «Либерейторов», сбив одного из них. 3-4 октября состоялось нес-

колько воздушных боев, в результате которых пилоты A6M2-N заявили об уничтожении трех «лайтнингов» и повреждении одного B-24. Но и 5-й кокутай понес потери — два самолета были сбиты, а остальные повреждены.

1 ноября часть была переименована в 452-й кокутай, а на следующий день «Кимикава Мару» доставил на Кыску очередное пополнение — пять A6M2-N. Но смена наименования оказалась несчастливой — сильный шторм повредил все истребители, а 9 ноября они были добиты штурмовым ударом «Лайтнингов». И опять 452-й кокутай вынужден был ожидать пополнения.

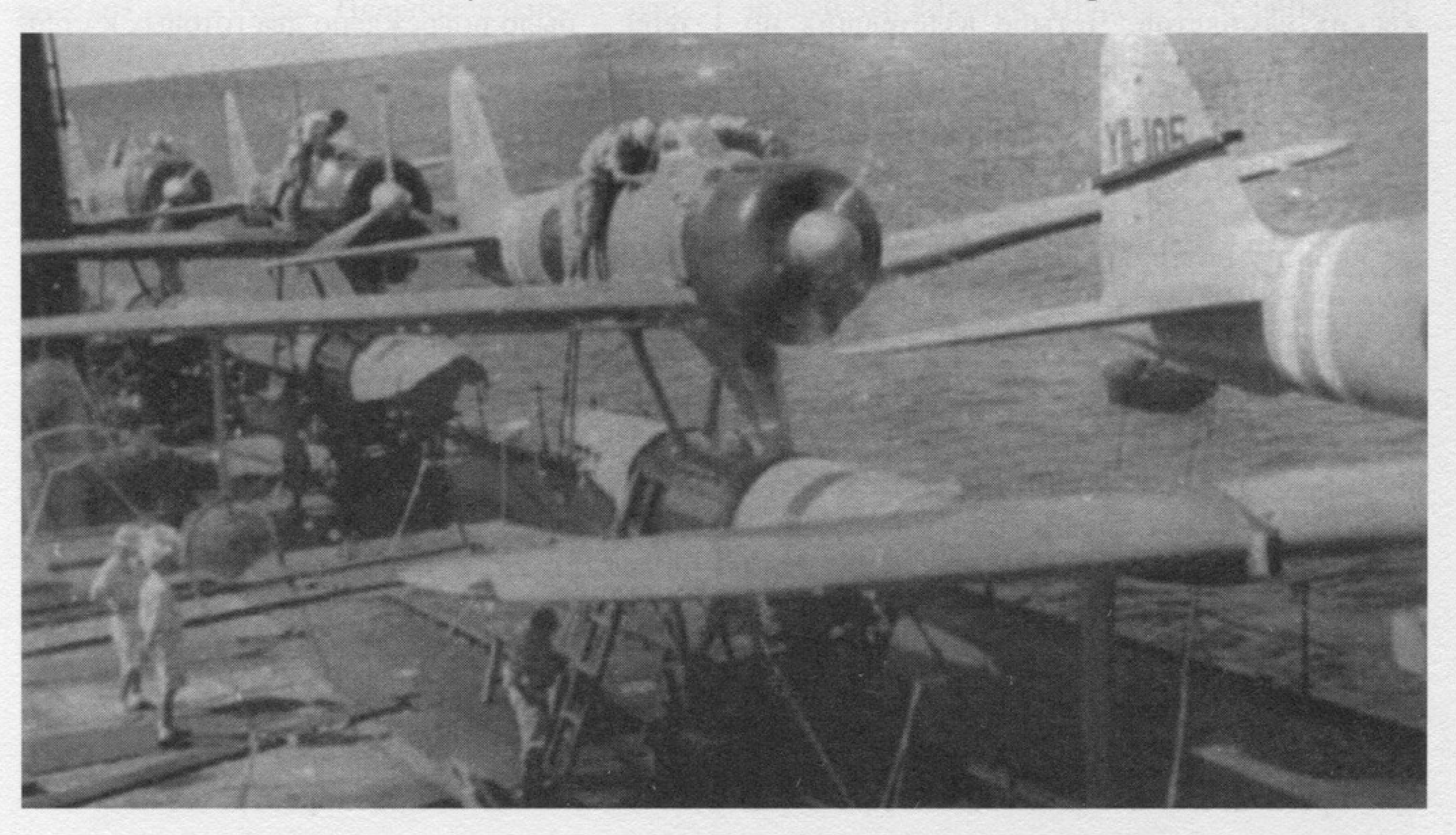
К концу 1942 г. среднемесячный темп производства самолетов A6M2-N составлял 16-22 единицы. При этом примерно треть шла в учебные часть, треть — на Соломоновы острова и треть — на Алеуты. Как видим, этого количества хватало японцам лишь на несколько дней боев, после чего наступала длинная пауза в ожидании очередной партии. Лишь 25 декабря на борту «Кимикава Мару» прибыло восемь A6M2-N и три новых пилота.

30 декабря два A6M2-N, осуществлявших патрульный полет, встретили группу бомбардировщиков B-25, шедших под эскортом 14-ти «Лайтнингов». Несмотря на подавляющее численное превосходство противника, японские пилоты смогли сбить один «Митчелл». Но история на этом не закончилась. Когда в районе боя приводнилась «Каталина» чтобы подобрать экипаж сбитого бомбардировщика, четыре A6M2-N уничтожили летающую лодку, сбив попутно два сопровождавших её «Лайтнинга». Чуть позже в тот же день пять пилотов 452-го кокутая повредили очередную «Каталину» и три B-25. 31 декабря при отражении налета группы B-24 капитан-лейтенант Ямада и мичман Накамичи заявили об уничтожении двух самолетов, но американские источники этого не подтверждают.

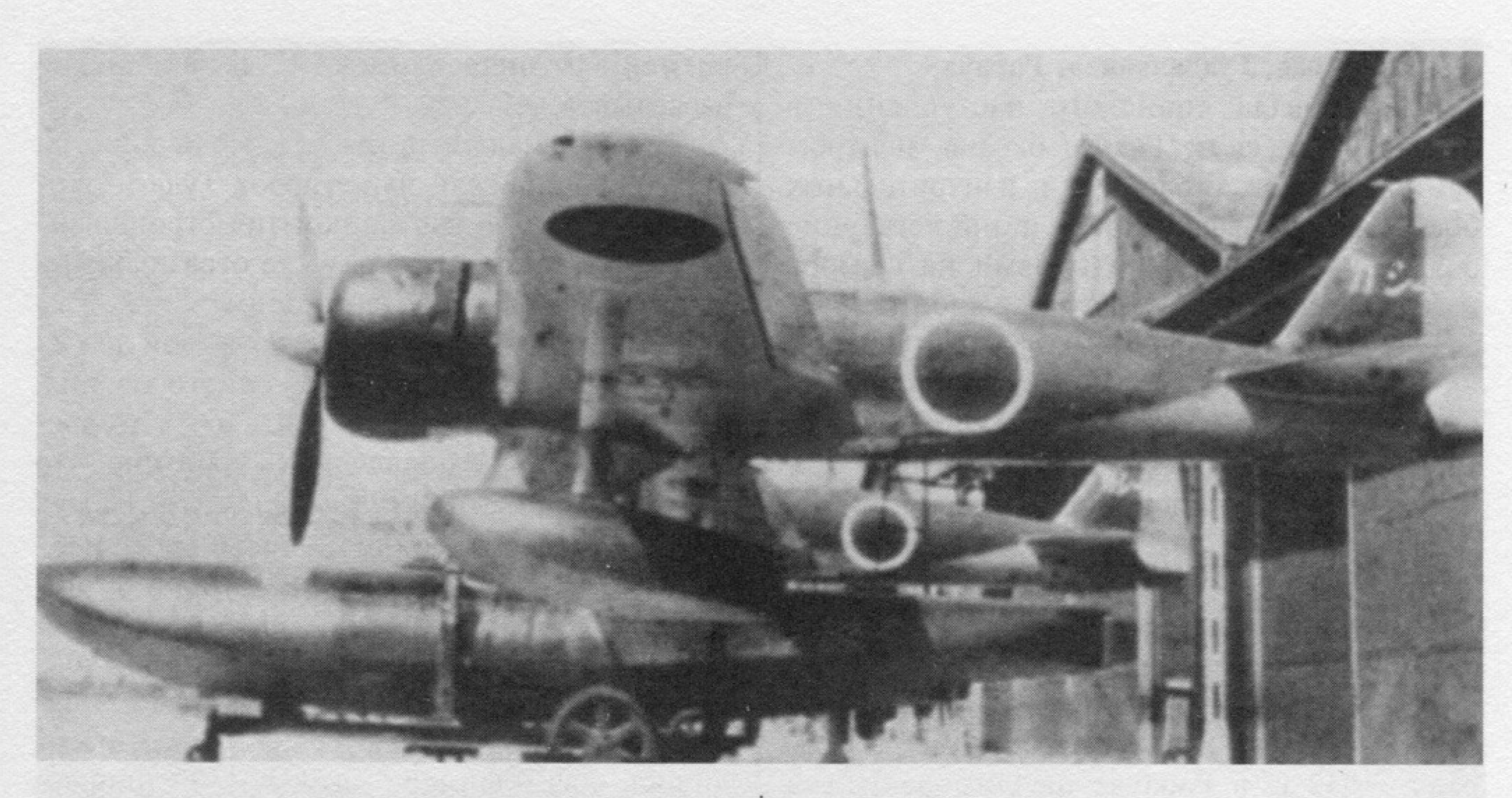
В самом начале 1943 г. американцы приступили к строительству аэродрома на острове Амчитка, находящемся всего в 160 км от Кыски. Это мероприятие было замечено японцами, предпринявшими попытку хоть как-то помешать строительству. 24 января два A6M2-N, пилотируемые командиром 452-го кокутая Хироси Моритой и его наиболее опытным летчиком боцманом Сасаки атаковали у берегов Амчитки несколько американских транспортов. 25, 26 и 28 января налеты пар истребителей повторились, но их эффект был чисто психологический — пара 60-кг бомб, поднимаемая каждым самолетом, не могла причинить сколь-нибудь существенного материального ущерба.

1 февраля «Кимикава Мару» доставил очередное пополнение для 452-го кокутая — семь A6M2-N и один E13A1. Это позволило на следующий день выслать для бомбардировки Амчитки сразу девять истребителей. Но особых успехов достичь не удалось, а вот потери были — два A6M2-N были сбиты огнем зенитной артиллерии.

13 февраля пилотам 452-го кокутая пришлось вернуться к своему амплуа истребителей. Сасаки с ведомым матросом Наои перехватили 11 бомбардировщиков B-24 и B-25, шедших под эскортом десяти «Лайтнингов». Одного «Митчелла» удалось «завалить» и, хотя американцы и заявили об



A6M2-N на борту «Кимикава Мару». Август 1942 г.



A6M2-N на перекатных тележках

уничтожении аж четырех A6M2-N, оба японских истребителя благополучно вернулись на базу. Но это стало последней удачей храброго старшины. 18 февраля оба истребителя, высланных для очередного удара по Амчитке, были сбиты. Одного из них пилотировал Сасаки... С этого момента пилоты 452-го кокутая получили приказ вступать в бой лишь в случае крайней необходимости.

Очередная активизация действий японской авиации на Алеутах была отмечена во второй половине марта и, как и прежде, связывалась с доставкой очередной партии самолетов — полдюжины гидроистребителей прибыли на борту «Кимикава Мару». 15 марта три A6M2-N попытались атаковать разведчик B-24, но были отогнаны сопровождавшими его «Киттихауками». На следующий день семь японских истребителей — все боеготовые A6M2-N 452-го кокутая — взлетели на перехват большого соединения американских бомбардировщиков (13 B-24 и 16 B-25), сопровождаемого целой армадой истребителей — 32 «Лайтнинга» и восемь «Киттихауков». Несмотря на огромное численное превосходство противника, несколько A6M2-N сумели прорваться к бомбардировщикам, сбив одного «Митчелла» и повредив четыре «Либерейтора». Кроме того, японские пилоты заявили об уничтожении двух P-38, заплатив одним сбитым своим истребителем. Но этот небольшой успех не мог изменить общей ситуации — превосходство американцев было подавляющим. Когда в мае 1943 г. американцы отбили остров Атту, японская авиация оставалась в бездействии. Ввиду полной безнадежности положения японских сил, было принято решение об их эвакуации. Персонал 452-го кокутая был вывезен подводной лодкой I-7, остававшиеся самолеты уничтожены. В общей сложности на Алеутах было потеряно 43 A6M2-N — примерно 1/6 общего выпуска самолетов этого типа.

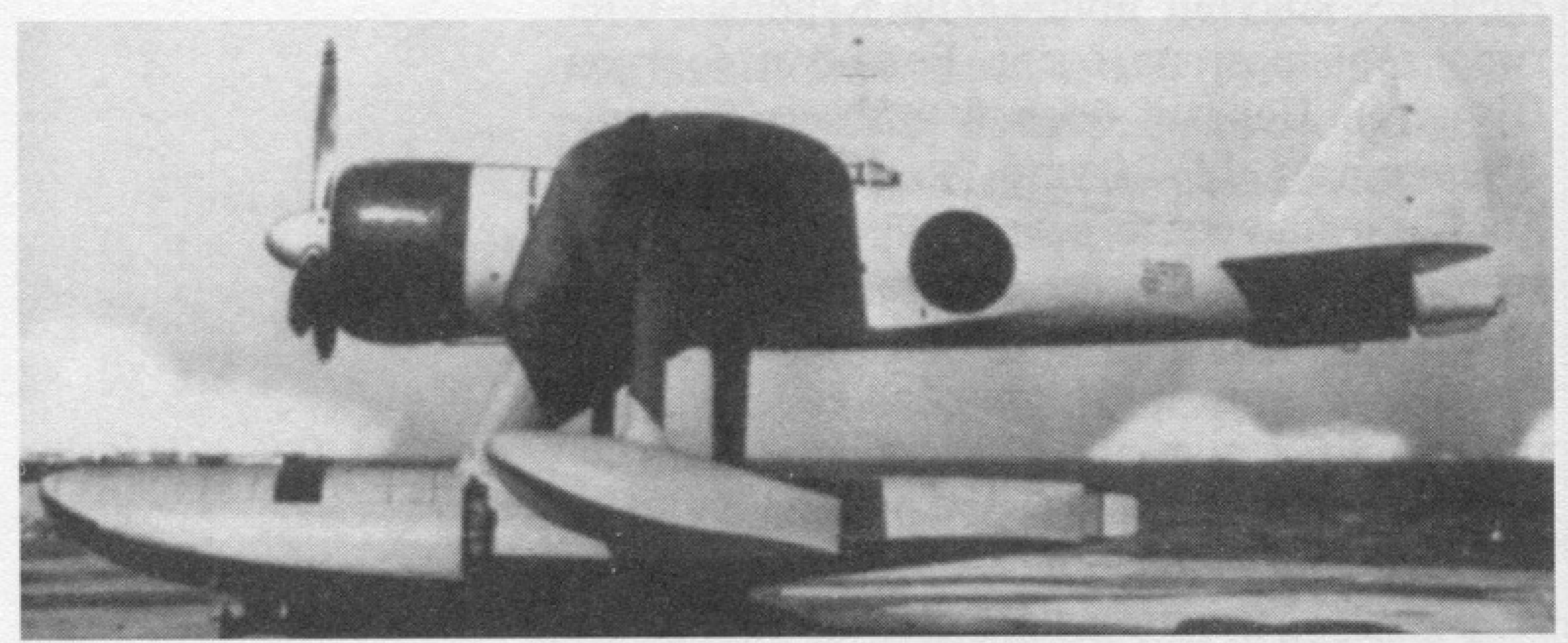
По возвращению в Японию 452-й кокутай был переформирован в базе «Йокосука». В августе 1943 г. вооруженный новыми A6M2-N кокутай прибыл на Курилы — на гидроаэродром на озере Беттобан (остров Шумшу). Первый боевой контакт был зафиксирован 12 августа, когда несколько A6M2-N совместно с армейскими истребителями из 54-го сентая отражали налет шести «Либерейторов» 404-й эскадрильи на остров Парамушир. Без потерь со своей стороны японцы сбили два B-24, причем один из них записал на свой счет мичман Кийоми Кацуки — наиболее результативный пилот гидросамолетов японского флота.

Американские самолеты не были слишком частыми гостями в районе Курил и следующее боевое столкновение имело место лишь 12 сентября. Десять A6M2-N и сорок армейских истребителей перехватили восемь «Либерейторов» и 16 «Митчеллов», следовавших, как и в первом случае, без истребительного прикрытия. Американцы понесли тяжелые потери — семь B-25 (два сбитых и пять поврежденных и севших на вынужденную на территории СССР, где были интернированы), а также три B-24. Из этого количества морские пилоты записали на свой счет одного «Митчелла» — его сбил все тот же Кацуки. Кроме того, два пилота A6M2-N совместно с армейскими летчиками сбили два B-24. Но уже в конце сентября 452-й кокутай отвели в Йокосуку. Позже он дислоцировался на Парамушире, а затем — в Оминато, где и был расформирован 1 января 1945 г.

Новая Гвинея, Гуадалканал, Рабаул

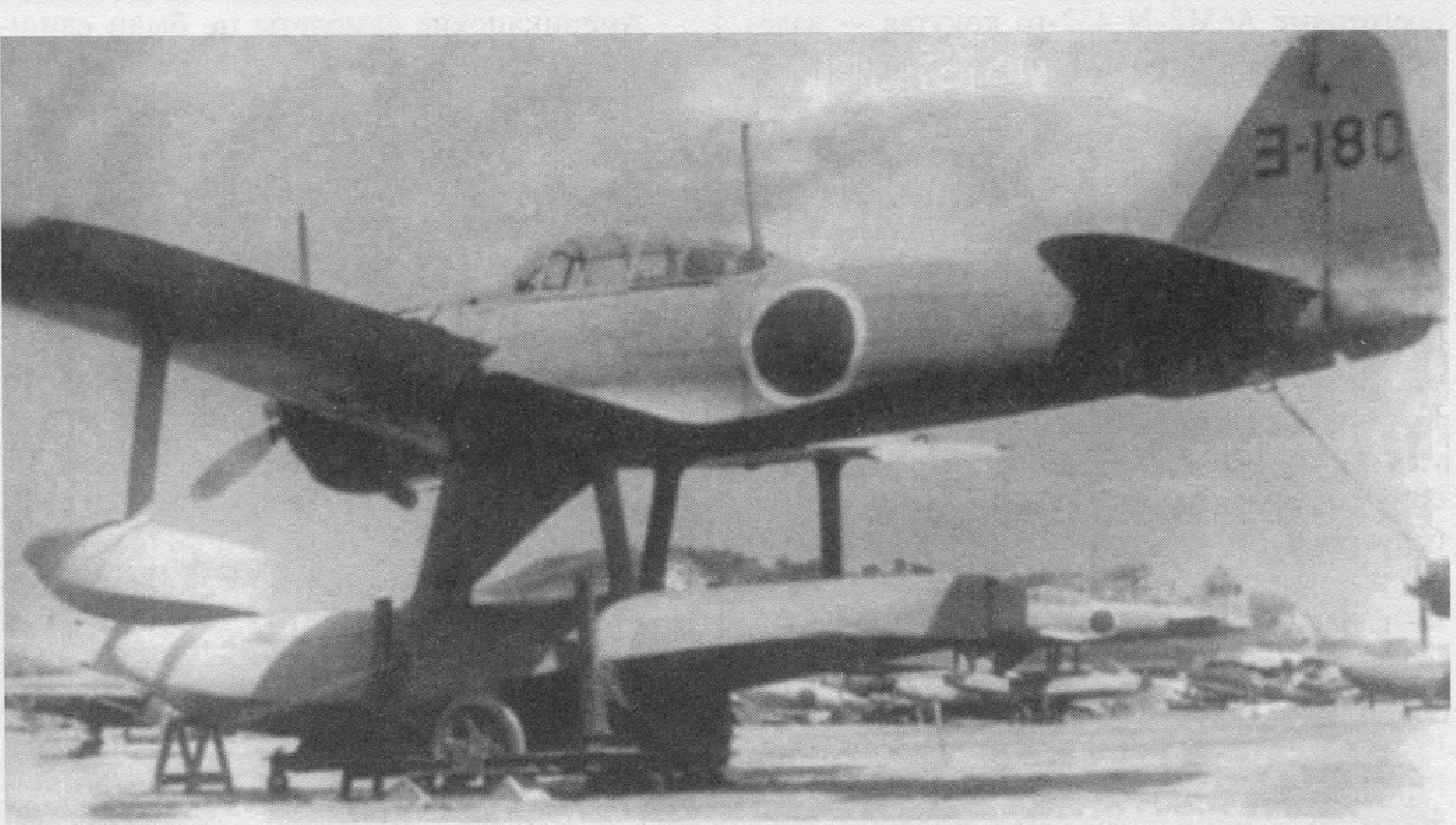
После провала японского наступления в центральной части Тихого океана, центром длительных, ожесточенных и изнурительных боев стала Новая Гвинея и прилегающие острова. Завладев плацдармами на северо-восточном побережье острова, японцы рассчитывали использовать их для наступления на Порт-Морсби — после того, как провалилась затея с высадкой там морского десанта. Порт-Морсби должен был стать опорным пунктом для дальнейшего давления на Австралию. Естественно, союзники — австралийцы и американцы — пытались всячески этому противодействовать.

В этом регионе первые «Зеро» — поплавковые A6M2-N — появились в составе кокутая «Йокогама», дислоцировавшегося с февраля 1942 г. в Рабауле на острове Новая Британия. Кокутай был вооружен четырехмоторными летающими лодками H6K2 и H8K1, но в начале июня 1942 г. в его состав включили хикотай с дюжиной гидроистребителей, главной задачей которых было обеспечение ПВО. С 5 июня A6M2-N начали регулярное патрулирование в воздухе, время от времени отгоняя одиночные американские разведывательные самолеты.



В начале июля истребительный хикотай передислоцировали на островок Тулаги около Гуадалканала для прикрытия строившейся там авиабазы. Это сразу же отразилось на интенсивности его боевого применения. Уже 10 июля пилоты A6M2-N перехватили два B-24, заявив об уничтожении одного из них. Но дело в том, что «Либерейторы» в то время над Тулаги не появлялись. Возможно, что японцы перехватили следовавшие на Рабаул B-17 из 28-й БАЭ, но по американским данным эти самолеты в тот день потерь не понесли. Неделю спустя два A6M2-N взлетели на перехват одиночной «Летающей крепости». На борту B-17E, пилотируемого экипажем лейтенанта Рамсея из 435-й БАЭ, находилось два офицера штаба 1-й дивизии морской пехоты, производящих рекогносцировку Гуадалканала перед готовящейся высадкой десанта. Японцы заявили об уничтожении самолета, что, тем не менее, не помешало «Летающей крепости» благополучно вернуться на базу. В свою очередь, стрелки американского бомбардировщика заявили об уничтожении обоих истребителей, хотя на деле японцы потеряли только один самолет. 23 июля между Тулаги и Гуадалканалом был потерян ещё один A6M2-N — его сбили стрелки B-17E из 98-й БАЭ, осуществлявшего очередной разведывательный полет.

1 августа американская авиация в рамках подготовки высадки на Гуадалканал перешла от разведки к бомбардировкам. В тот день десять B-17E бомбили сооружаемый на острове аэродром. Пилоты шести поднявшихся



Наземная стоянка гидросамолетов A6M2-N



Стихия берет своё — пришвартованный A6M2-N с трудом удерживается на водной стоянке

на перехват A6M2-N заявили об уничтожении трех бомбардировщиков, сами же потерь не понесли (хотя американцы и записали на свой счет два сбитых истребителя). На следующий день группы B-17 неоднократно появлялись над Гуадалканалом. Гидроистребители осуществили в общей сложности 12 боевых вылетов, записав на свой счет одну достоверную и одну вероятную победу, но на деле лишь один «бомбер» был поврежден. Тяжелые повреждения получил и один из A6M2-N.

4 августа над Гуадалканалом снова появились «Летающие крепости». Звено бомбардировщиков атаковали сразу семь A6M2-N. Один из истребителей, пилотируемый старшиной 2-й статьи Сигето Кобаяси, был подбит и врезался в крыло B-17E лейтенанта Р.Е. Мак-Дональда. Оба самолета рухнули в воду. Оставшиеся бомбардировщики успешно отбились от истребителей, записав на свой счет ещё два сбитых A6M2-N. Но на самом деле японцы потеряли лишь один самолет. Согласно их версии, Кобаяси сознательно пошел на таран, американцы же настаивают на том, что столкновение было случайным.

7 августа настал «день Д» — американцы начали высадку морского десанта на Гуадалканале. К тому времени кокутай «Йокогама» располагал восемью A6M2-N. Шесть из них базировалось возле селения Халаво на острове Тулаги, а два проходило ремонт в Танамбого. Все они стали добычей истребителей эскадрильи VF-71 с авианосца «Уосп». На рассвете капитан-лейтенант Кортни Шендс со своим ведомым младшим лейтенантом Сэмюэлем Форрером обнаружили находящиеся на якорной стоянке гидроистребители и методично, короткими очередями, как на полигоне, расстреляли их. Другие пилоты VF-71 уничтожили пару ремонтируемых A6M2-N, а также семь летающих лодок H6K2. Таким образом, кокутай «Йокогама» прекратил существование, но вскоре был воссоздан, и вскоре стал 801-м кокутаем.

Высадка американских войск на Гуадалканале была отнюдь не концом, а началом длительной и упорной борьбы за доминирование в регионе. К 20 августа американцы ввели в строй аэродром, так и не достроенный японцами, и перебросили туда 23-ю авиагруппу морской пехоты (истребительная эскадрилья VMF-223 и эскадрилья пикирующих бомбардировщиков VMSB-232). Тем самым было обеспечено полное господство в воздухе, поскольку ближайшая действующая японская авиабаза находилась на Рабауле — в 1000 километров от Гуадалканала. Пытаясь уравнять ситуацию, японское командование приняло решение создать базу гидросамолетов на острове Шортленд. С этой целью было сформировано соединение под названием «Воздушные силы региона R» в составе четырех гидроавиатранспортов с приданными самолетами. В начале сентября корабли прибыли на Шортленд. Уже знакомый нам «Камикава Мару» доставил 11 A6M2-N, а на борту «Титосе», «Саньё Мару» и «Сануки Мару» прибыло ещё девять E13A1 и 30 F1M2. Вслед за этим в заливе Реката, расположенном всего в 150 км от Гуадалканала, был организован гидроаэродром подскока.

Наземное обслуживание A6M2-N



Кроме гидросамолетов кокутая «Йокогама» в районе Новой Гвинеи летом 1942 г. действовали ещё две части берегового базирования — чисто истребительный кокутай «Тайнань» и бомбардировочный 4-й кокутай. Все три кокутая входили в состав 25-го коку сентая. Со второй половины августа в регионе действовал смешанный 2-й кокутай, также частично вооруженный «Зеро». Уже в первый день американской высадки на Гудалканал 17 A6M2, ведомые капитаном 3-го ранга Тадаси Накадзимой, из «Тайнань» сопровождали бомбардировщики G4M1 в рейде на американские плацдармы. Цель располагалась почти в 900 километрах по прямой от японского аэродрома*. «Зеро» не только долетели до цели — у них ещё оставался достаточный запас топлива для воздушного боя и возвращения домой. Ценой потери двух «Рейсенов», японцы сбили (согласно их данным — как обычно преувеличенным) 43 вражеских самолета. В частности, старшина 1-й статьи Хироёси Нисидзава — будущий лучший ас морской авиации — записал на свой счет шесть F4F-4. Мичман Сабуро Сакаи, сбив одного «Уайлдкэта», пилотируемого лейтенантом Дж. Сазерлендом (этот будущий американский ас спасся с парашютом) и одного SBD-3, атаковал восьмерку «Донтлессов», ошибочно идентифицировав их как истребители F4F-4. Попав под перекрестный огонь бортстрелков пикировщиков, его самолет был поврежден, а сам Сакаи получил тяжелое ранение. Превозмогая боль, временами теряя сознание, Сакаи сверхчеловеческим усилием с пулей в голове (!) спустя 4,5 часа привел свой самолет на базу. Отметим, что Сакаи вообще считался очень везучим пилотом — записав на свой счет более 60 воздушных побед, он участвовал в двух сотнях воздушных боев, причем ни в одном случае его ведомый не был сбит! Но бывали и прямо-таки мистические случаи. 13 мая 1942 г. мичман Ватари Ханда попросил Сакаи «одолжить» его ведомого Тосиаки Хонда для вылета на Порт-Морсби. Хонда, совершивший около 40 вылетов в паре с Сакаи, протестовал, но его ведущий отдал прямой приказ. Остававшийся неуязвимым, летая с Сакаи, в первом же вылете с другим ведущим Хонда был сбит. К тому времени на его счету было пять личных и 18 групповых воздушных побед...

Истребительный хикотай 2-го смешанного кокутая впервые опробовал в бою «Зеро» новой модификации — A6M3. Поскольку радиус действия этих машин был меньше, чем у «двоек», их применяли в основном над Новой Гвинеей. 22 августа истребители 2-го кокутая, возглавляемые Йосио Куракане, вместе с частью «Рейсенов» «Тайнаня» передислоцировались на новый аэродром в Буне (о. Новая Гвинея). 24 числа с новой базы осуществлен налет на аэродром Раби, во время которого самолеты 2-го кокутая сбили девять «Аэрокобр» P-39 без потерь с собственной стороны. 26 и 27 августа атаки были повторены, на этот раз с участием бомбардировщиков. Было потеряно два D3A1 и два A6M3 из 2-го кокутая, а также четыре A6M2 из кокутая «Тайнань». Особенно ощутимой потерей стала гибель 26 августа лейтенанта Юничи Сасаи, прозванного «Рихтгофеном Рабаула» — к тому времени он имел на своем счету 27 воздушных побед. Вероят-

* Чтобы понять, насколько сложной была подобная операция, представим, что «МиГи» или «ЛаГГи» из Подмосковья сопровождают какой-нибудь полк Авиации дальнего действия, отправившийся бомбить Кенигсберг. Над вражеской территорией им приходится вести бой с численно превосходящими истребителями врага, а потом «на честном слове и на одном крыле» возвращаться домой над морем в постоянно меняющихся метеоусловиях...



Потерпевший аварию ранний А6М2 из кокутая Тайнань на аэродроме Рабаул, конец 1942 г.

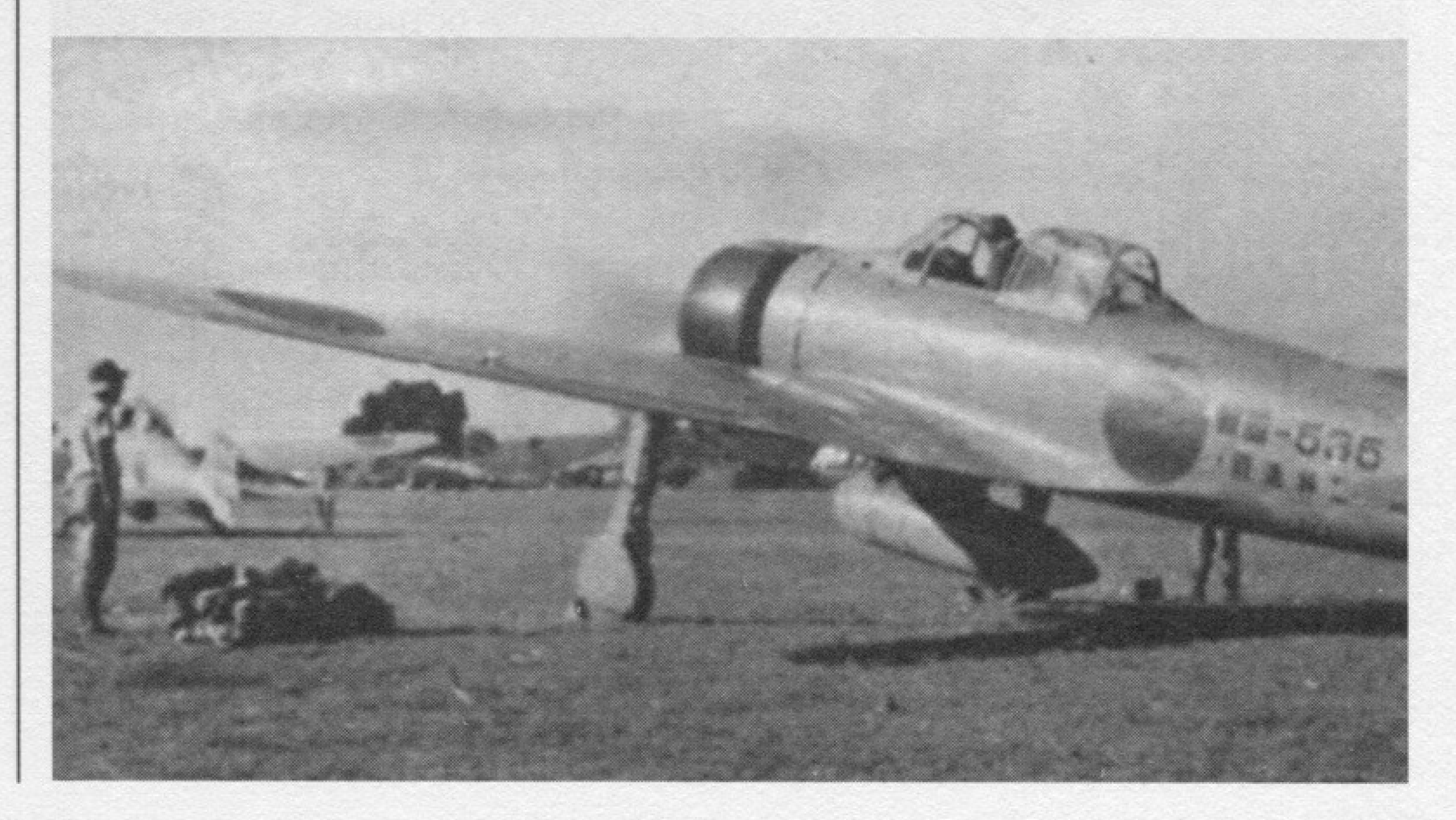
нее всего, он стал жертвой другого аса — капитана Мэриона Карла из эскадрильи морской пехоты VMF-223.

Истребители 2-го кокутая действовали с Буны до 8 сентября. Примерно в то же время А6М3 стали появляться и над Гуадалканалом. Их дебют здесь состоялся 4 сентября, когда тройка А6М3 провела безуспешный воздушный бой. Однако, как только новые «Зеро» стали появляться над Гуадалканалом относительно большими группами, ситуация изменилась. Так, 12 сентября 15 «Зеро» одержали 11 воздушных побед, а 14-го — 11 «Рейсенов» сбили десять вражеских самолетов. Но бои не проходили бесследно для самолетов — вследствие боевых повреждений и износа парк 2-го кокутая неуклонно уменьшался. Получив в конце сентябре 10 истребителей пополнения, кокутай насчитывал всего 21 А6М3. Примерно в то же время его передислоцировали на аэродром в Буке, откуда пилоты продолжали действовать против Гуадалканала. Но в начале ноября приоритеты изменились — истребителей 2-го кокутая, получившего после реорганизации новый номер — 582 — все чаще начали привлекать для прикрытия конвоев. В середине месяца часть перевели в Лаэ, но главное задание — сопровождение морских конвоев — осталось неизменным.

Наряду с колесными «Зеро», над Гуадалканалом действовали и гидроистребители А6М2-N кокутая «Йокогама». В их функции, кроме борьбы с вражеской авиацией, входило прикрытие конвоев, сопровождение собственных гидросамолетов-разведчиков и борьба с вражескими торпедными катерами. Первое боевое столкновение было отмечено 13 сентября 1942 г. Вечером того дня пара А6М2-N, пилотируемых младшим лейтенантом Камамурой и старшиной 1-й статьи Йиро в районе Лунга подстерегла заходящий на посадку пикировщик «Донтлесс». Честь «завалить» американца досталась ведущему, ну а ведомый вынужден был удовлетвориться обстрелом джипа, так некстати подвернувшегося под руку. Но на следующий день настала расплата. В этот раз Камамура вместе со старшиной 2-й статьи Ойямой были ведомыми у лейтенанта Масаси Кавасимы. Над Гуадалканалом три «Руфи» были перехвачены семеркой «Уайлдкэтов» из эскадрильи VF-5 и в считанные минуты сбиты. У американцев лишь один F4F-4 получил тяжелые повреждения, но лейтенант Стовер смог совершить вынужденную посадку с неработающим двигателем.

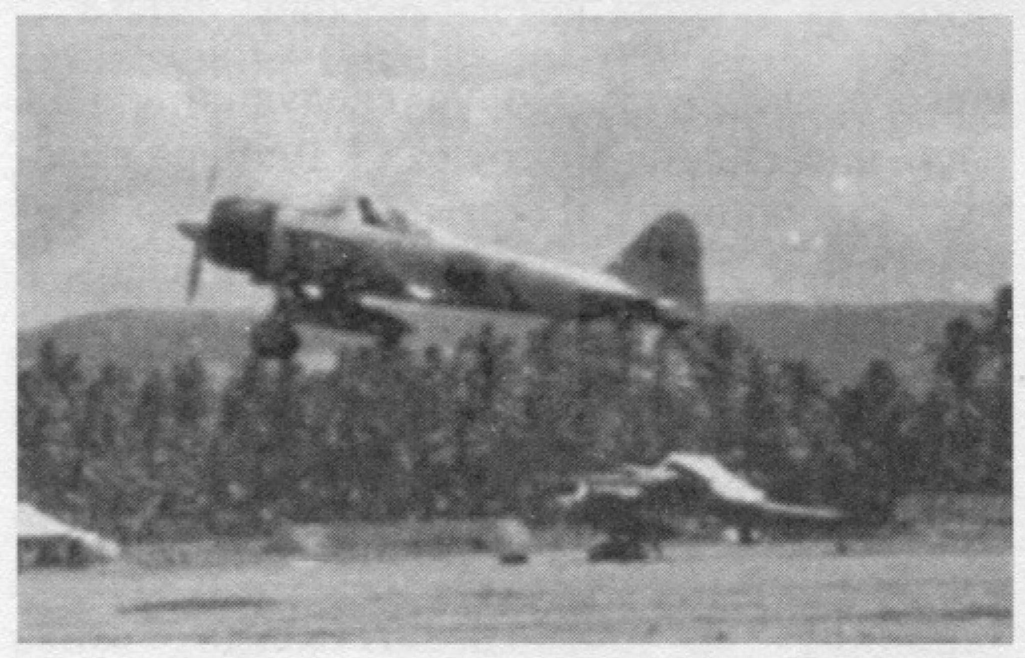
Пополудни 14 сентября «Воздушные силы региона R» выслали для удара по Гуадалканалу большинство своих самолетов. 19 F1M2 несли по паре 60-кг бомб. Прикрывали их поначалу четыре «Руфи», но после дозаправки в заливе Реката продолжили путь лишь два истребителя. Японскую армаду встретили 11 «Уайлдкэтов» — на этот раз к самолетам флотской VF-5 присоединилось несколько экипажей из «морпеховской» эскадрильи VMF-224. Пилоты обеих А6М2-N — капитан-лейтенант Оно и старшина 2-й статьи Омура — отважно вступили в бой, но

Рабаул, 1942 г. Ранняя «Двойка» из кокутая Тайнань, переднная военным гражданской организацией



Многообразие авиатехники на аэродроме Рабаул, август 1942 г. Верхнее фото: истребители A6M3 модель 32 из 2 кокутая на фоне бомбардировщика G4M. Нижнее фото: взлетает A6M3, за ним стоит разведывательный самолет J1N1-R





численное превосходство американцев сыграло свою роль. Самолет Омуры был сбит лейтенантом Стовером — для него это был уже второй бой с «Руфями» за день. Капитан-лейтенант Оно сумел ускользнуть, заявив об уничтожении одного вражеского самолета, хотя на самом деле американцы потерь не понесли. Затем американцы «разобрались» с F1M2, сбив три из них.

24 сентября Оно получил шанс реабилитироваться. Вместе со своим ведомым он перехватил четыре B-17E из 11-й бомбардировочной группы, пытавшихся нанести удар по японским кораблям у острова Бугенвиль. В результате три из четырех «летающих крепостей» получили повреждения, причем один — настолько тяжелые, что не смог дотянуть до аэродрома, осуществив вынужденную посадку на воду. 26 сентября старшина 1-й статьи Маруяма в одиночку атаковал девять B-17, сбив одного из них. Но согласно американским данным, бомбардировщики потерь не понесли.

Катастрофическая нехватка самолетов A6M2-N вынуждала японцев, как и на Алеутах, применять в качестве «эрзац-истребителей» самолеты F1M2. Как правило, машины этих типов действовали в составе смешанных групп, и иногда это приносило плоды. Например, 2 октября 1942 г. старшина 1-й статьи Каваи на «Руфи» с двумя ведомыми на F1M2 сорвали атаку на конвой группы торпедоносцев «Авенджер», повредив одного из них. Но количественное и качественное превосходство американской авиации было очевидным. 10 октября при попытке защитить очередной конвой были сбиты два F1M2 и два A6M2-N. Погибли Каваи и Маруяма. По докладам командиров кораблей на их счет «посмертно» записали по два сбитых самолета, но на деле американцы потеряли одного «Донтлесса» и одного P-39. В итоге, истребительный отряд «Воздушных сил региона R» фактически прекратил существование — в нем осталось лишь два самолета. Но уже 12 октября на Шортленд прибыл 14-й кокутай с девятью A6M2-N. На следующий день новоприбывшие пилоты атаковали два звена «летающих крепостей» из 26-й и 431-й бомбардировочных эскадрилий. Но первый блин оказался комом — уже в первом заходе стрелки бомбардировщиков сбили командирский гидроплан. Остальные «Руфи» успеха так и не добились, сумев лишь легко повредить одного из B-17. Успеха удалось добиться лишь 18-го числа, когда старшина 1-й статьи Хисао Йито сбил «Донтлесса» из разведывательной эскадрильи VS-71. На следующий день четыре A6M2-N, прикрывая конвой, перехватили группу B-17, сбив одного из них — его записали на счет младшего лейтенанта Минами. Но и один из истребителей получил повреждения, а при приводнении затонул. 30 октября четыре «Уайлдкэта» и пара «Донтлессов» атаковали передовую базу в заливе Реката, уничтожив пять находящихся на плаву гидросамолетов (в т.ч. одного A6M2-N). Дежуривший в воздухе Минами заявил об уничтожении двух F4F-4, доведя свой боевой счет до трех побед и став, таким

образом, наиболее результативным пилотом 14-го кокутая за период боев над Гуадалканалом.

1 ноября 1942 г. в рамках общей реорганизации морской авиации Императорского флота 14-й кокутай стал 802-м. На тот момент часть располагала шестью боеготовыми истребителями, но уже два дня спустя это количество сократилось — при атаке одиночного B-17 японцы потеряли одну «Руфь», а два других истребителя сумели лишь повредить бомбардировщик.

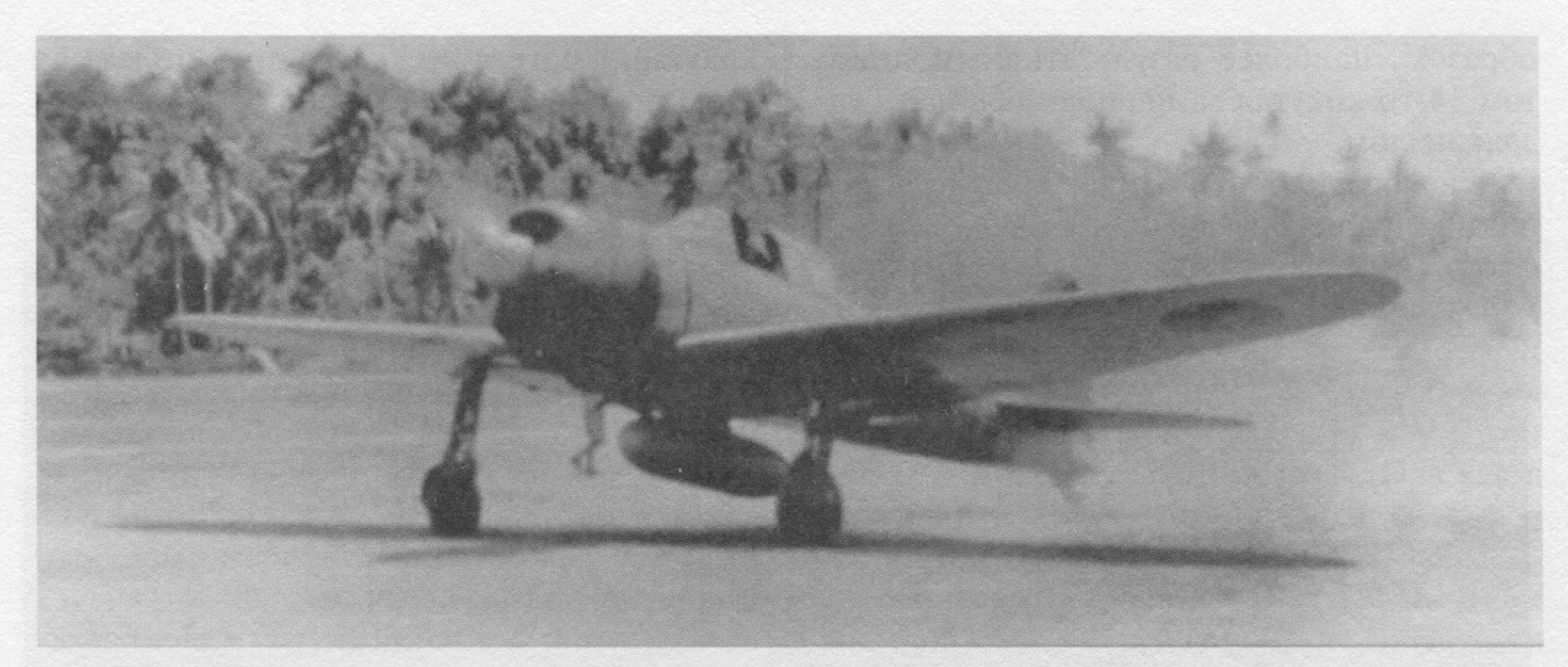
7 ноября все шесть исправных к тому моменту A6M2-N 802-го кокутая прикрывали конвой, который подвергся атаке большой группы американских самолетов: три флотских торпедоносца «Авенджер», семь пикировщиков «Донтлесс» авиации морской пехоты и восемь армейских «Аэрокобр», действовавших в качестве истребителей-бомбардировщиков, под прикрытием 23-х «Уалйлдкэтов». Японцы в первую очередь атаковали группу P-39 из 67-й эскадрильи, вынудив их пилотов сбросить бомбы и принять бой. Но последние совместно с подоспевшими истребителями сопровождения разгромили японцев, сбив все «Руфи». При этом американцы многократно превысили масштаб своей победы, записав на свой счет 16 A6M2-N (5 — армейские пилоты и 11 — летчики «Уайлдкэтов»). По три победы в этом бою засчитали лейтенанту Вильяму Маронтейту и лучшему асу авиации морской пехоты Джо Фоссу. После этого разгрома остатки 802-го кокутая привлекались исключительно к обеспечению ПВО собственной базы на Шортленде. Два оставшихся в живых пилота — Синкичи Осима и Эйчи Мацуяма — в течение ноября-декабря несколько раз поднимались в воздух для отражения атак «летающих крепостей» и «Лайтнингов», пока 5 января 1943 г. не были сбиты.

Основу истребительных сил Императорского флота, сражающихся над Гуадалканалом, продолжал составлять кокутай «Тайнань». Летая с Рабаула, его пилоты вынуждены были действовать с предельным напряжением сил и нести тяжелые потери. В сентябре 1942 г. эскортный авианосец «Тайо» доставил пополнение — 21 A6M2 и четыре разведчика C5M1 с базы Кендари (о. Целебес). Эта группа, хотя и вошла в оперативное подчинение «Тайнаня», сохраняла организационную самостоятельность. До начала ноября её пилоты записали на свой счет 68 побед (из них 20 вероятных). Погибли восемь пилотов. 1 ноября 1942 г. в рамках общей реорганизации воздушных сил Императорского флота группа была переименована в 202-й кокутай, а спустя несколько дней отбыла на свою прежнюю базу Кендари. Сам же кокутай «Тайнань» 1 ноября стал 251-м кокутаем и в середине месяца его остатки также были выведены с Рабаула в метрополию на базу Тойохаси. За три месяца боев над Рабаулом кокутай записал на свой счет 201 сбитый вражеский самолет (в т.ч. 37 вероятно) ценой потери 32-х своих пилотов. О степени напряженности боев и тяжести потерь может свидетельствовать тот факт, что личный состав 251-го кокутая — и летный, и наземный — на момент эвакуации насчитывал ...20 человек. Остальные погибли либо находились на излечении в госпиталях вследствие ранений или тропических заболеваний.

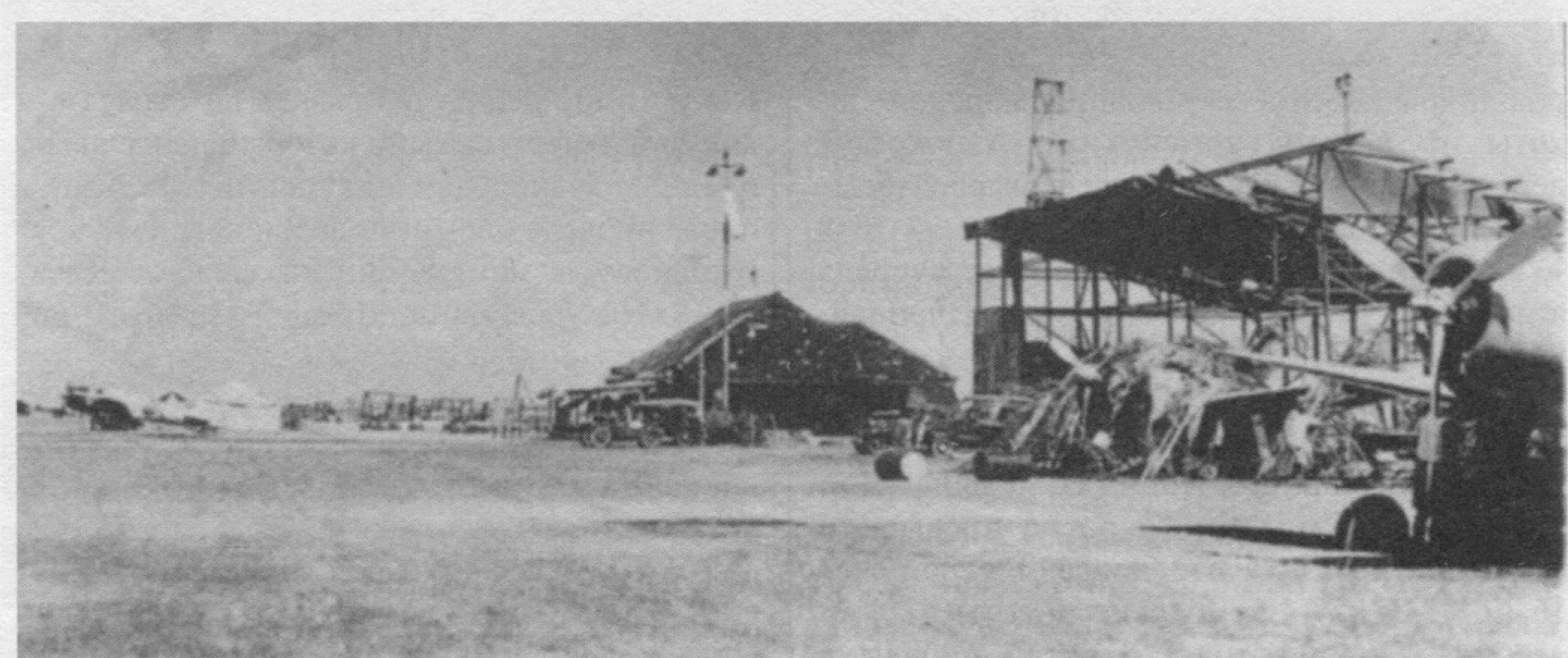
Для усиления истребительных сил Кайгун Коку Хомбу решил направить на Рабаул 6-й кокутай — тот самый, который изначально предназначался для оккупации Мидуэя, а после провала операции восстанавливал боеготовность в метрополии на авиабазе Кисарадзу. Но уровень подготовки молодого пополнения оставлял желать лучшего, и для переброски в первом эшелоне отобрали только наиболее опытных пилотов, составивших передовую группу во главе с капитан-лейтенантом Кофукудой. 18 A6M2, лидируемых двумя бомбардировщиками, с про-



Обслуживание A6M2 модель 21. Аэродром Лакунаи в Рабауле. На заднем плане визитная карточка Рабаула — вулкан Ханабуки. Кстати говоря, этот вулкан действует и сегодня



Рабаул, начало 1943 г. Взлетает А6М2 модель 21 с подвесным баком



Технические постройки в Рабауле

межуточными посадками на Иводзиме, Сайпане и Труке, 21 августа прибыли в Рабаул. Такой перелет сам по себе был поистине героическим для пилотов одноместных самолетов. Но на месте их ждали горячие бои. Пилоты 6-го кокутая сопровождали бомбардировщики в налетах на Раби, Порт-Морсби и Гуадалканал. 8 октября их передислоцировали на новый аэродром Буин. Здесь к ним присоединились остальные пилоты 6-го кокутая. Ввиду отсутствия у молодежи достаточного опыта дальних перелетов, 27 самолетов А6М3 7 октября доставили на Рабаул на борту авианосца «Дзуйхо». Затем они совершили перелет в Буин. Отсюда «Зеро» летали на прикрытие крейсеров, обстреливавших цели на Гуадалканале. В этих вылетах из-за плохой погоды было потеряно пять пилотов, в т.ч. лейтенанта Куба и мичмана Саганэ.

1 ноября 1942 г. 6-й кокутай стал 204-м. Штатная его численность составляла 60 истребителей и 8 разведчиков, но реальная колебалась около половины этого числа. До конца года пилоты этой части принимали участие в массированных ударах по Гуадалканалу совместно с 252-м, 253-м кокутаями и истребительным отрядом авианосца «Хийё». Но наиболее трудными были, казалось бы рутинные, операции по прикрытию конвоев. От пилотов требовали, чтобы она находились над прикрываемыми транспортами до наступления сумерек, а в темноте они далеко не всегда могли найти свой аэродром. Пилоту оставалось садиться на вынужденную на воду, надеясь, что его выловит какой-то из кораблей охранения. До конца 1942 г. 204-й кокутай потерял 10 пилотов в воздушных боях и 16 — по другим причинам. Большинство последних утонуло после вынужденных посадок на воду.

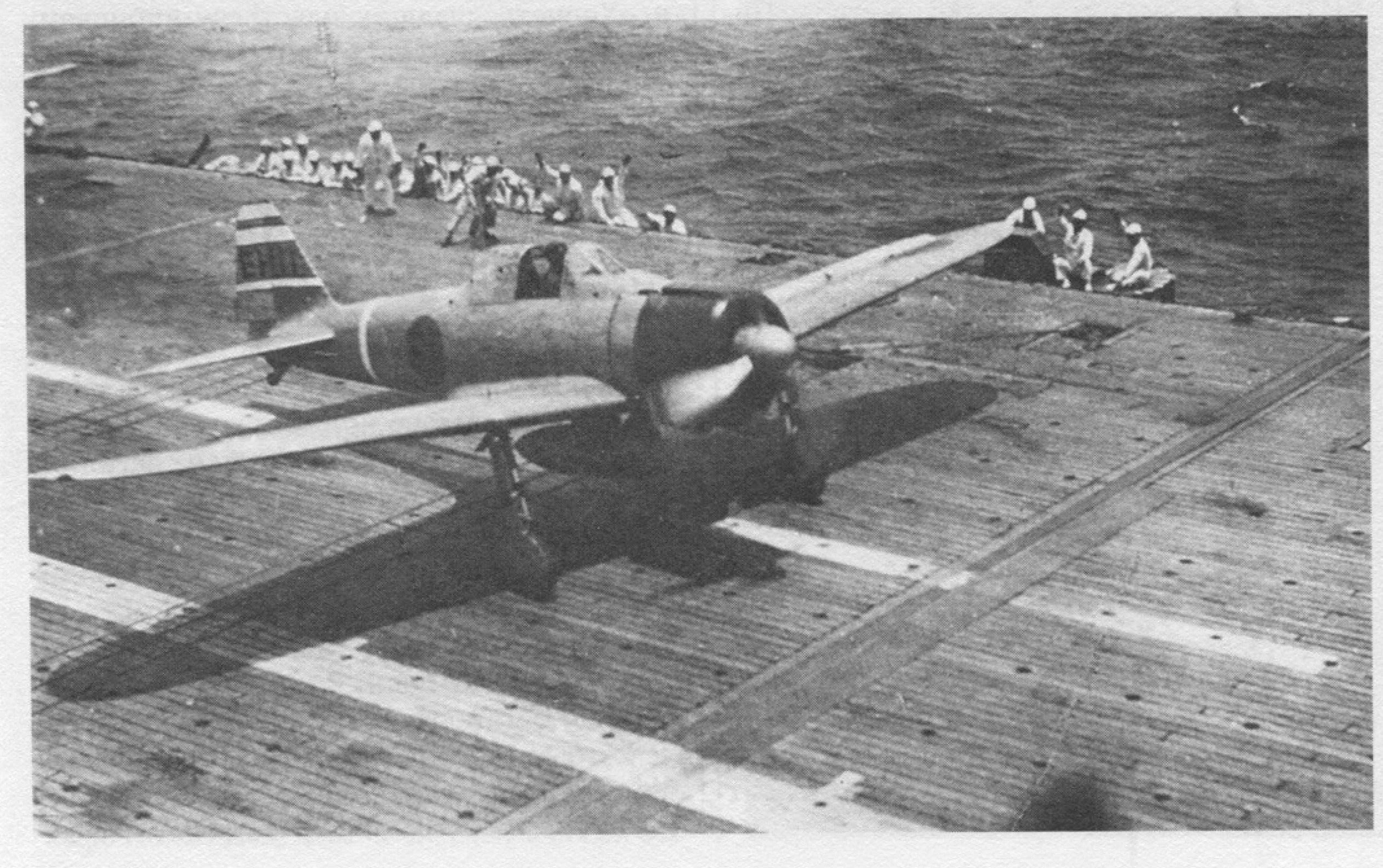
Нужно иметь в виду, что на Соломоновых островах японская морская авиация никогда не располагала численным превосходством над противником. Например, по состоянию на 24 сентября 1942 г. пять кокутаев, дислоцированных в регионе, располагало всего 79 «Зеро» (50 А6М2 и 29 А6М3). В частности, кокутаи «Тайнань» и «Каноя» насчитывали всего по 9 А6М2, 2-й кокутай — 16 А6М3, 3-й — 20 А6М2 и 6-й — 12 «двоек» и 13 «троек». К 28 октября количество боеспособных «Рейсенов» в регионе сократилось до трех десятков.

Битвы авианосцев — Соломоновы острова и Санта-Крус

Дважды в 1942 г. в районе Гуадалканала появлялись японские авианосные соединения, и в обоих случаях состоялись сражения с участием «оппонентов» — авианосцев американского Тихоокеанского флота. В первый раз мощное соединение Императорского флота, в составе которого были авианосцы «Сёкаку», «Дзуйкаку» и «Рюдзё», вышло в море для того, чтобы прикрыть крупный конвой с войсками и заодно нанести удар по целям на Гуадалканале и прежде всего — аэродрому Хендерсон-Филд. На борту авианосцев находилось 177 самолетов, в том числе 74 истребителя A6M2 (26 на «Сёкаку», 27 на «Дзуйкаку» и 21 на «Рюдзё»). 24 августа соединение приблизилось к Гуадалканалу и около полудня в воздух была поднята первая ударная волна, которую прикрывали 16 «Зеро» — четыре с «Сёкаку» и по 6 с двух других авианосцев. Истребительное прикрытие возглавлял капитан-лейтенант Хидака. Самолетам удалось прорваться к вражескому аэродрому и нанести удар. Вылет второй ударной волны, сопровождаемой девяткой «Рейсенов», был скоординирован по времени с налетом 20-ти бомбардировщиков G4M1, также шедших под прикрытием истребителей. Но на этот раз американцы были начеку. Над морем севернее Хендерсон-Филд японскую армаду встретили 14 истребителей F4F-4 из эскадрильи морской пехоты VMF-223, возглавляемых майором Джоном Л. Смитом. В бою американцы заявили об уничтожении 20-ти вражеских самолетов, главным образом «Зеро», и нескольких двухмоторных бомбардировщиков. Японские рапорты говорили о 15-ти сбитых американских самолетах. Реальность же несколько отличалась от рапортов — «морпехи» потеряли лишь три истребителя, а японские потери составили 11 самолетов — 3 A6M2, 3 B5N2 и 5 G4M1. Но удар по аэродрому был сорван.

Пока над Гуадалканалом шел воздушный бой, самолеты с американских авианосцев «Саратога» и «Энтерпрайз» вели поиск японского соединения. В 15.57 тридцать «Донтлессов» и восемь торпедоносцев «Авенджер» с «Саратоги» вышли в атаку на «Рюдзё», шедший отдельно от других авианосцев. Несмотря на отчаянные усилия прикрывавших его десяти истребителей, авианосец получил-таки одно попадание торпедой и четыре бомбами и спустя 3,5 часа затонул. Погибло около 600 человек. Истребители прикрытия заявили об 11-ти воздушных победах, хотя американцы признали потерю лишь одного торпедоносца. Оставшиеся в воздухе самолеты с «Рюдзё» — воздушный патруль и возвращающаяся ударная группа — получили приказ следовать на Буку или Бугенвиль. Но дотянули до аэродромов далеко не все — у многих кончилось горючее, и они вынуждены были садиться на воду.

Пока решалась судьба «Рюдзё», самолеты двух других авианосцев начали атаку на американские корабли, обнаруженные гидросамолетом-разведчиком с крейсера «Тикума». Первая ударная волна поднялась в 14.45. «Сёкаку» отправил 18 бомбардировщиков и



Лидерный A6M2 стартует с палубы «Сёкаку» на Санта-Крус. Отличительные полосы на киле — белого цвета

Самолеты на «Сёкаку»: в ожидании очереди на взлет



четыре «Зеро», «Дзуйкаку» — соответственно, девять и шесть. Несмотря на то, что «Энтерпрайз» и «Саратогу» прикрывало более полусотни «Уайлдкэтов», «Рейсены» сумели отогнать большинство из них, обеспечив тем самым выход ударных самолетов в атаку. В 16.38 они ударили на «Энтерпрайз». Пораженный тремя 250-кг бомбами авианосец загорелся, на нем погибли 74 человека, почти сотня была ранена. Тем не менее, «Энтерпрайз» остался на плаву, и уже в октябре 1942 г. после ремонта вернулся в строй. Потери японцев составили один А6М2 с «Сёкаку» и три с «Дзуйкаку», не считая ударных самолетов. Потери американцев, по их данным, составили 17 машин. Вторая ударная волна, стартовавшая с японских авианосцев в 16.00, из-за ошибки офицера наведения, цели не нашла. После этого по приказу адмирала Ямамото авианосное соединение вышло из боя, и было отведено на север. Но перед этим большинство боеспособных истребителей — 30 А6М2 (по 15 с каждого авианосца) были оставлены для усиления кокутая «Тайнань». Эта группа под командованием капитан-лейтенанта Сабуро Синго перелетела на аэродром Бука, и с 28 августа по 4 сентября принимала участие в налетах на Гуадалканал. Пилоты с авианосцев заявили об уничтожении 15 вражеских самолетов, но и собственные потери были ощутимыми. Погибло шесть опытных летчиков, в т.ч. командир группы Синго и капитан-лейтенант Ибусуки, сбитые над Гуадалканалом.

Во второй раз японские авианосцы появились у Гуадалканала во второй половине октября 1942 г. На этот раз они должны были поддержать войска 17-й армии, штурмующие Хендерсон-Филд. Ударное соединение имело четыре авианосца — «Сёкаку», «Дзуйкаку», «Дзуйхо» и «Дзуньё». Кроме ударных машин, на их борту находилось 93 истребителя «Зеро». Американцы могли им противопоставить лишь около 70 истребителей и порядка 100 ударных самолетов с «Энтерпрайз» и «Хорнет», шедших навстречу японскому соединению. Оба противника искали встречи. Все зависело от того, кто первым сумеет обнаружить врага. Два дня продолжалось обоюдное «прощупывание». Наконец, ночью с 25 на 26 октября патрульная «Каталина» обнаружила японское соединение в районе островов Санта-Крус. С «Энтерпрайза» подняли 16 «Донтлессов», экипажи которых должны были уточнить местонахождение врага и по возможности атаковать. Несмотря на противодействие истребителей, два пикировщика прорвались к «Дзуйхо» и в 7.40 сбросили бомбы, одна из которых проделала дыру диаметром около 15 м в кормовой части палубы. «Дзуйхо» теперь не мог принимать самолеты. Он получил приказ поднять авиагруппу в воздух и следовать за пределы зоны боевых действий. Таким образом, уже в начале боя японское соединение лишилось легкого авианосца. Но его самолеты — 18 бомбардировщиков в сопровождении дюжины «Рейсенов» (командир истребителей ка-

питан-лейтенант Сига) — двинулись к цели. Эта группа атаковала «Энтерпрайз» и корабли охранения, а её истребители заявили об уничтожении 14-ти американских самолетов.

Тем временем, с «Дзуйкаку», «Сёкаку» и «Дзуйхо» поднимались ударные волны — первая начала стартовать в 7.55, вторая — между 8.10 и 8.45. «Дзуйхо» в первой волне выслал девять истребителей под командованием капитан-лейтенанта Хидаки. По пути они встретили большую группу американских палубных самолетов, шедших к японским кораблям. Истребители Хидаки ввязались в бой с прикрывавшими американскую ударную группу «Уайлдкэтами», заявив об уничтожении 14-ти самолетов (согласно американским данным, потери составили три «Уайлдкэта» и три торпедоносца «Авенджер»). Но в горячке боя группа Хидаки оторвалась от прикрываемых бомбардировщиков и потеряла ориентировку. В итоге, четыре «Зеро» вместе с пилотами пропали без вести. Во второй волне с «Дзуйхо» взлетело 14 A6M2 под командованием капитан-лейтенанта Сато и всего лишь пять ударных самолетов. Эта группа «Рейсенов» сбила четыре американских самолета, но и потеряла два своих.

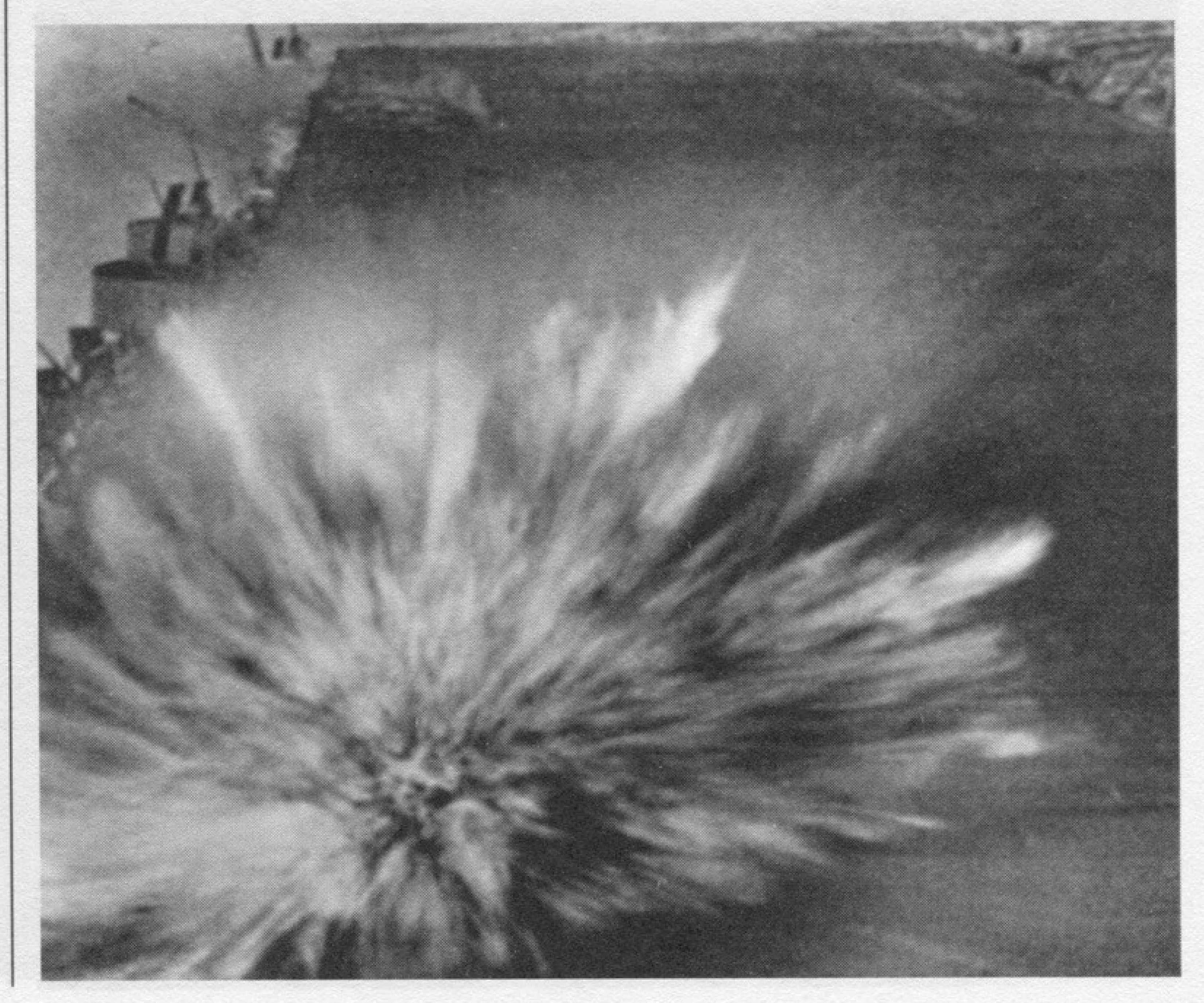
Ударные самолеты первой волны с «Сёкаку» сопровождали всего четыре «Зеро», ведомые капитан-лейтенантом Мияимой. Немногим сильнее было и сопровождение второй ударной группы — пять A6M2. Их пилоты сбили пять «Уайлдкэтов» прямо над ордером американского авианосного соединения. Большинство истребителей с «Сёкаку» — 24 машины — остались для прикрытия собственных кораблей. Отбивая атаки янки, их пилоты добились девяти воздушных побед (из них три вероятных). Старшина 1-й статьи Омори таранил своим «Зеро» «Донтлесса» как раз в тот момент, когда пикировщик должен был сбросить бомбу на «Сёкаку». Собственные потери составили всего три A6M2, хотя потери ударных самолетов были гораздо тяжелее. Но «отстоять всухую» «Сёкаку» не удалось — пользуясь тучами, пикировщики с «Хорнета» добились четырех попаданий в полетную палубу японского авианосца, и он вышел из боя.

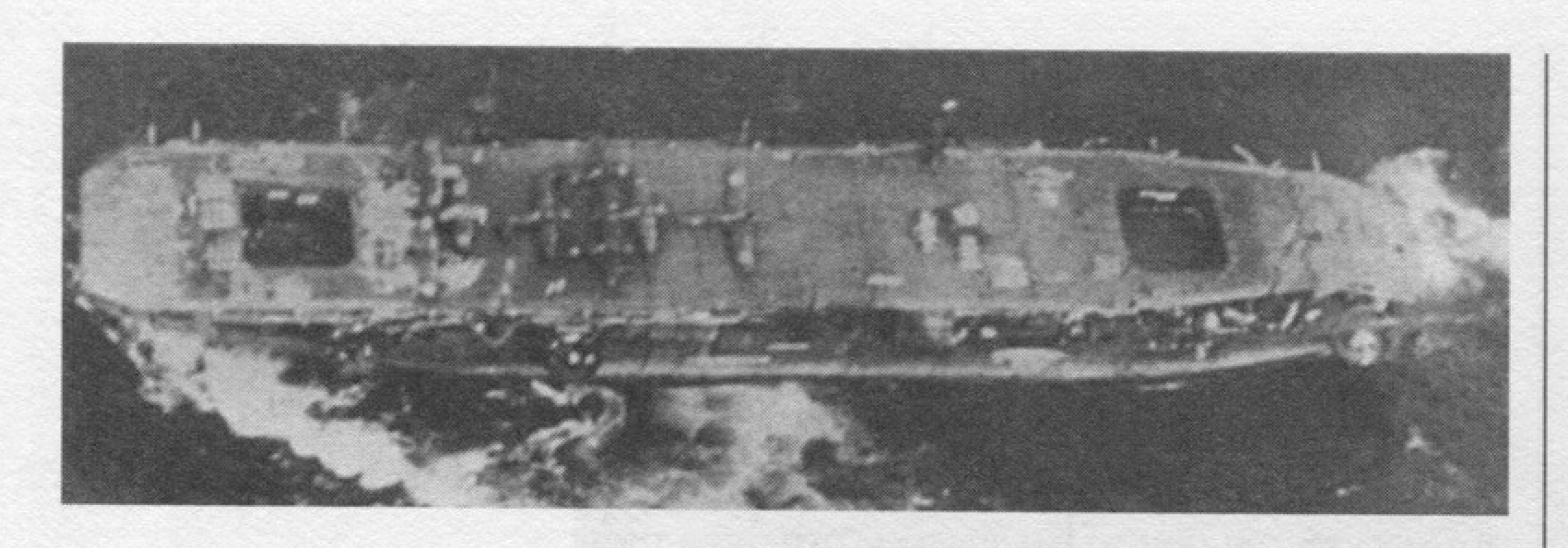
Большинство истребителей «Дзуйкаку» также остались в составе воздушного патруля прикрывать свой авианосец. С первой ударной волной шло восемь A6M2 под командой лейтенанта Сиранэ. Их пилоты заявили об уничтожении в воздушном бою над американскими авианосцами 14-ти истребителей F4F-4. Вторую волну сопровождали всего четыре A6M2 (ведущий — мичман Сигеми Кацума), которым удалось сбить аж девять американских самолетов. В воздушном патруле действовало 27 «Зеро», записавших на свой счет шесть пикировщиков SBD-3 «Донтлесс». Потерь среди истребителей «Дзуйкаку» не было — только пять «Рейсенов» получили серьезные повреждения.

Общий итог сражения у о-вов Санта-Крус оказался не в пользу американцев. Японским палубным самолетам удалось потопить тяжелый авианосец «Хорнет». И хотя «Энтерпрайз», несмотря на потери, смог восстановить численность своей авиагруппы за счет севших на его палубу самолетов с «Хорнета», он вынужден был отойти, так как оставался единственным американским авианосцем, который мог служить промежуточной базой для переброски самолетов на Гуадалканал. Потери палубной авиации японцев составили около 100 самолетов, американцы потеряли 74, из них только 20 в воздушных боях, а остальные — от огня ПВО.

В тот самый момент, когда разыгрывалась битва флотов, над Гуадалканалом также велись ожесточенные бои с привлечением береговой авиации. Японцы, пытаясь любой ценой овладеть аэродромом Хендерсон-Филд, бросили в бой бомбардировщики с Рабаула под прикрытием A6M2 кокутая «Тайнань». 23 октября 16 G4M1 в сопровождении около 25-ти A6M2 атаковали американский аэродром. В молниеносном бою с американской стороны приняли участие 24 «Уайлдкэта» и четыре «Аэрокобры». Амери-

Взрыв на палубе «Энтерпрайза»





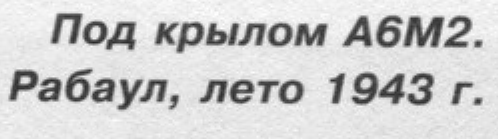
Авианосец «Тайо»

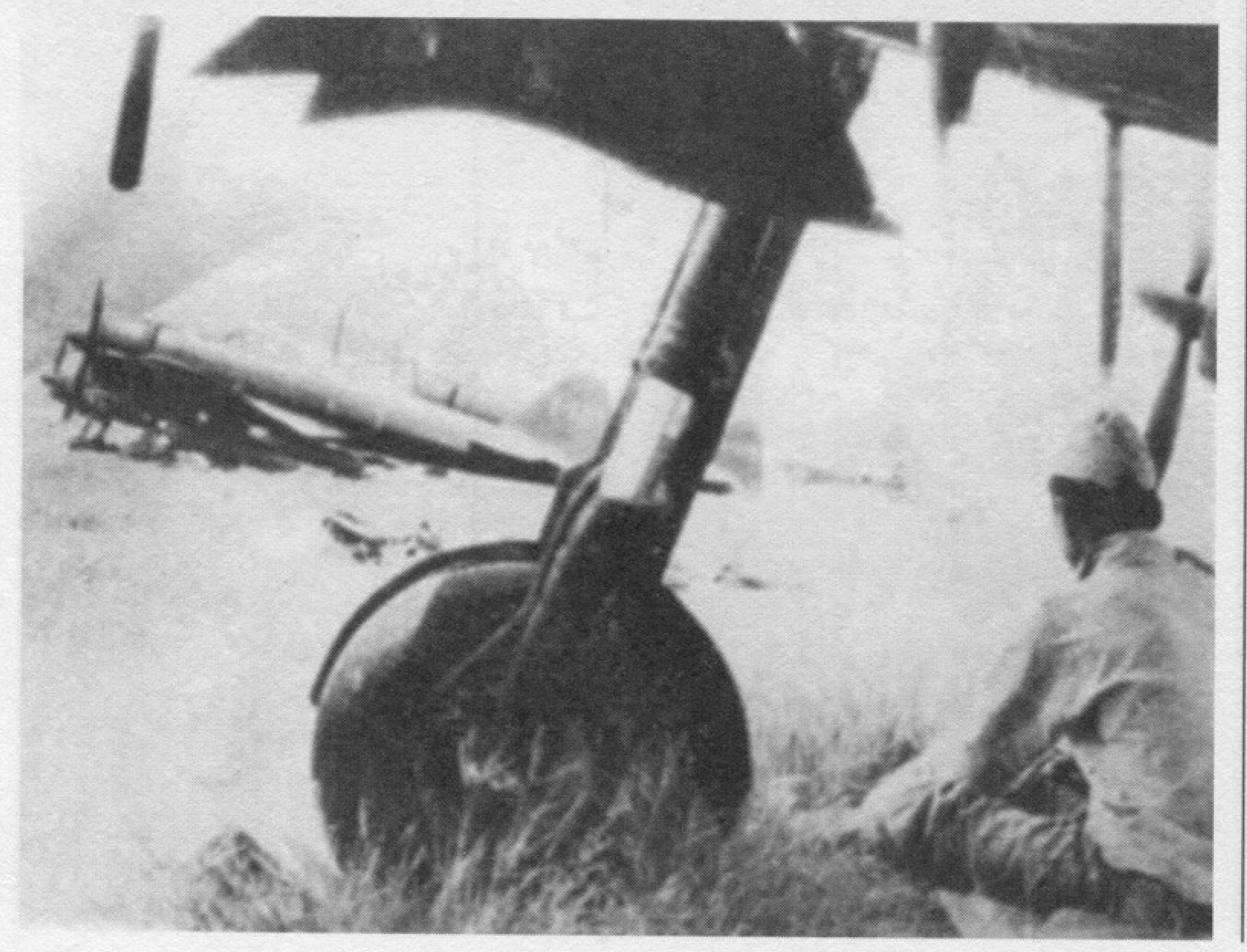
канцы в классической «собачьей свалке» (бою на виражах), в которой так сильны были японские пилоты, сбили без потерь со своей стороны два бомбардировщика и около 20 «Рейсенов»! Этот бой стал первым симптомом снижения уровня подготовки японских пилотов — по мере гибели опытных летчиков, приходилось бросать в бой необстрелянную молодежь. 25 октября ситуация повторилась — в семи налетах на Хендерсон-Филд японцы потеряли 27 самолетов различных типов. 22 из них сбили истребители, ещё пять стали жертвами зениток. В общей сложности с 16 по 25 октября 1942 г. над Гуадалканалом японцы потеряли не менее 115 самолетов, в то время как американцы — всего 14 истребителей. За три месяца боев за Гуадалканал потери японцев составили около 260-ти «Зеро» и порядка 140 бомбардировщиков. Большинство их экипажей погибло. Именно этими потерями объясняется резкое снижение эффективности японской истребительной авиации.

С ноября 1942 г. главная тяжесть боев над Гуадалканалом легла на плечи 252-го кокутая, переброшенного с базы Кисарадзу на борту эскортного авианосца «Тайо». Боевое крещение он прошел 11 ноября, участвуя в совместной операции с самолетами 253-го и 582-го кокутаев. В этом бою 11 «Зеро», ведомые капитан-лейтенантом Сигемиса Ямамото, сбили один американский самолет и без потерь вернулись на базу. На следующий день дюжина «Рейсенов» 252-го кокутая прикрывала торпедоносцы в налете на американские корабли, стоящие на якорях у берегов Гуадалканала. На этот раз было заявлено об уничтожении восьми американских истребителей — также без потерь со своей стороны. 12-14 ноября «Зеро» этой части приняли участие в ожесточенной «битве конвоев», прикрывая попытку транспортов прорваться с подкреплениями для японских войск, сражающихся на Гуадалканале. Было заявлено о 14-ти воздушных победах, но и японцы понесли потери — в частности, погиб командир летной группы 252-го кокутая капитан-лейтенант Мазадзи Суганами. В дальнейшем 252-й кокутай действовал с баз в Рабауле, Лаэ и Мунда. В общей сложности до 1 февраля 1943 г. — конца боев за Гуадалканал — эта часть записала на свой счет 145 воздушных побед ценой потери 15-ти пилотов.

Уже упоминавшийся 253-й кокутай был сформирован на базе смешанного кокутая «Каноя». 19 сентября 1942 г. на базу в Кавиенге прибыл один истребительный бунтай этой части, насчитывавший 9 A6M2 под командованием капитан-лейтенанта Тоситака Ито. Уже 21 сентября он принял участие в налете на Порт-Морсби, а 29 числа его пилоты записали на свой счет первые победы, сбив над Гуадалканалом четыре американских самолета. 1 октября 1942 г. «Каноя» был переименован на 751-й кокутай, а ровно месяц спустя истребители были выделены из его состава, образовав 253-й кокутай. На театре военных действий он находился до мая 1943 г., когда был отведен для переформирования на Сайпан. Истребители 253-го кокутая принимали участие в боях над Гуадалканалом, заливом Оро, прикрывали конвои. Они добились 101 воздушной победы, но и собственные потери были высоки — более 30 пилотов.

В начале 1943 г. в районе Соломоновых островов активизировались действия гидроистребителей A6M2-N. 20 декабря 1942 г. в Йокосуке был сформирован новый состав 802-го кокутая — 15 пилотов и столько же истребителей A6M2-N. Двумя группами, 9 и 16 января 1943 г., они прибыли на Шортленд. 18-го числа состоялся дебют новоприбывших — два A6M2-N вступили в бой с группой P-39 из 68-й эскадрильи, сопровож-





Под крылом A6M2.
Рабаул, лето 1943 г.

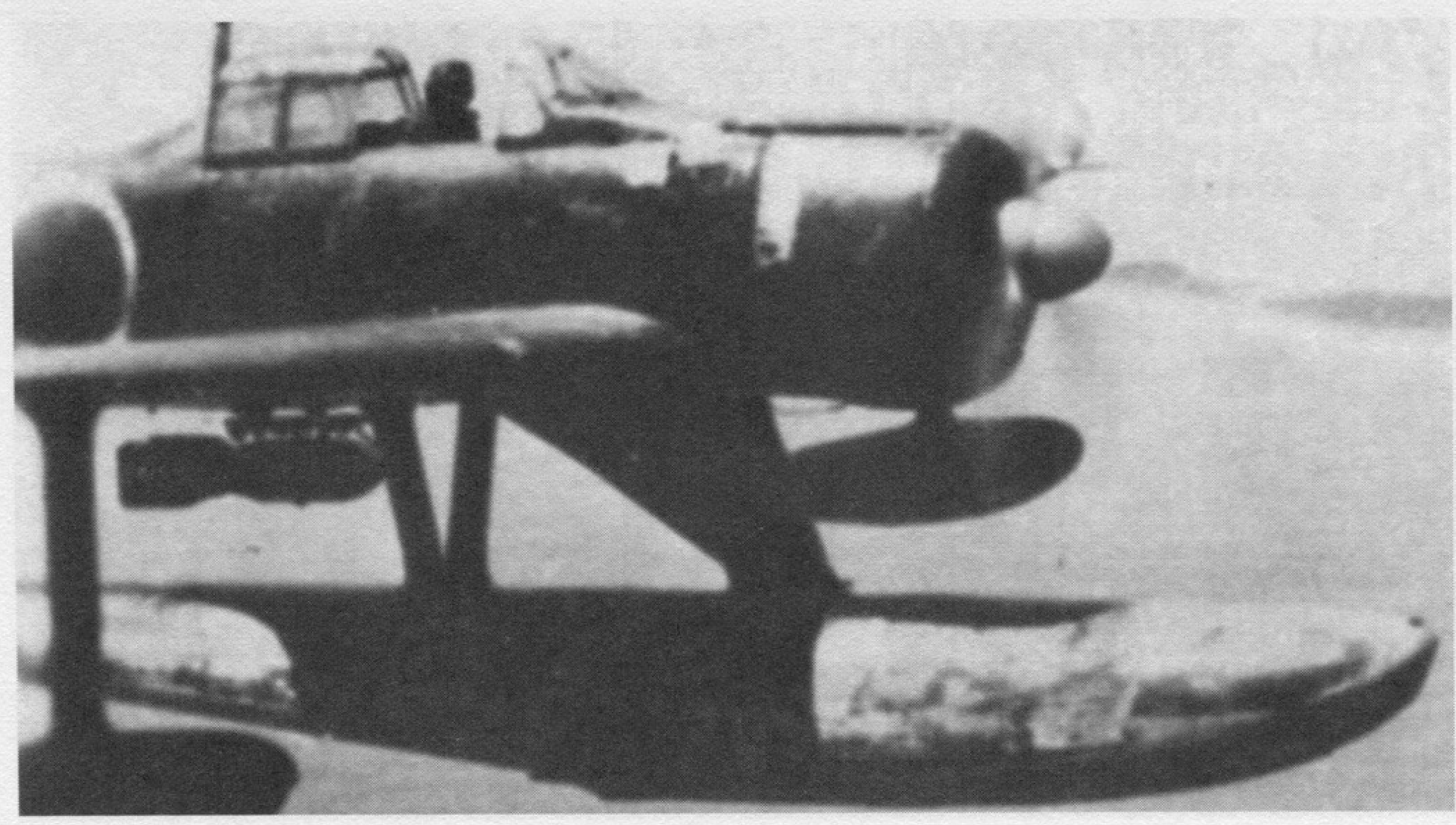
давших «летающие крепости». Обе «Руфи» были сбиты. Их пилоты спасались с парашютами, но один из них был расстрелян в воздухе. Второй по приземлении заявил об уничтожении двух вражеских самолетов. Но на самом деле американцы потеряли лишь одну «Аэрокобру», да и та стала жертвой чрезмерного рвения бортстрелков собственных бомбардировщиков. На следующий день пятерка A6M2-N снова схватилась с самолетами 68-й эскадрильи. На этот раз обошлось без потерь, более того — японцы сбили одного Р-39. 2 февраля десять «Руфей» снова сошлись в бою с американскими истребителями — на этот раз с тройкой «Киттихауков» из 44-й эскадрильи. Несмотря на трехкратное превосходство, японцы смогли лишь повредить одного Р-40, ранив его пилота лейтенанта Вудса, потеряв при этом одного своего истребителя.

Два ожесточенных боя с участием 802-го кокутая состоялись 13 и 14 февраля. В первый день 11 A6M2-N совместно с армейскими истребителями перехватили шесть «Либерейторов», сопровождаемых таким же количеством Р-38 и четверкой Р-40. Американские потери составили три В-24, четыре Р-38 и два Р-40. Из этого количества пилоты 802-го кокутая записали на свой счет две групповые победы над «Либерейтора-ми» — достоверную и вероятную, а единственный уцелевший летчик из первого состава части — старшина 1-й статьи Осима — сбил истребитель, идентифицированный как «Р-39». На следующий день 10 A6M2-N совместно с истребителями других типов сошлись в бою с девяткой PB4Y (морской вариант «Либерейтора»), сопровождаемых 10 «Лайтнингами» и дюжиной «Корсаров». Американцы потеряли в общей сложности восемь самолетов, из них 802-й кокутай претендовал на уничтожение двух бомбардировщиков и одного истребителя. Этот бой, прозванный американцами «Резней в день святого Валентина», стал для «Руфей» последним над Соломоновыми островами — японцы ввели в строй сухопутный аэродром на острове Бугенвиль, и надобность в применении гидроистребителей отпала.

В середине марта 1943 г. 802-й кокутай, насчитывавший к тому времени 13 самолетов, был выведен на Маршалловы острова. Здесь его задействовали в системе противолодочной обороны — A6M2-N патрулировали с парой подвешенных 60-кг бомб.

Светло-серый «Зеро» из 802 кокутая с тремя отметками о победах на киле. 1943 г.





Пара A6M2-N из 802 кокутая патрулирует над Маршалловыми островами. 12 июля 1943 г. Под крылом подвешены 60-кг противолодочные бомбы

Операции «И-го» и «Ро-го»

Весной 1943 г. положение японцев в районе Новой Гвинеи и Соломоновых о-вов стало крайне сложным. Сломить сопротивление американцев на Гуадалканале не удалось, более того — японцам пришлось эвакуировать с острова остатки своих войск. Таким образом, у янки оказались развязанными руки, и они немедленно превратили Гуадалканал в крупную перевалочную базу, использовавшуюся для снабжения войск в целом регионе. В связи с этим адмирал Ямамото отдал распоряжение о подготовке крупной воздушно-морской операции под кодовым названием «И-го». Главной её целью было ослабление материального потенциала американцев на Гуадалканале и Новой Гвинее, а дополнительной — уничтожение новой американской авиабазы на острове Рассел. С этой целью Каигун Коку Хомбу стянуло на Рабаул все имеющиеся резервы. Пришлось пойти даже на такой беспрецедентный шаг, как снятие остатков авиагрупп с авианосцев «Дзуйкаку», «Дзуньё», «Дзуйхо» и «Хиё». С этих кораблей на Рабаул прибыло 96 истребителей «Зеро» и около 70 ударных самолетов. В общей же сложности на острове сосредоточили около 350 самолетов — 190 из состава 21-го и 26-го коку сентаев (воздушных флотилий) и 160 с авианосцев. Около половины из них составляли «Зеро» разных модификаций. Значение, придававшееся японским командованием предстоящей операции, наглядно иллюстрирует тот факт, что для руководства «И-го» на Рабаул лично прибыл адмирал Ямамото во главе своего штаба.

Сражение завязались 1 апреля 1943 г., когда две группы «Зеро» — в общей сложности 58 машин — появились над аэродромом Рассел. Пилотам была поставлена задача завоевать превосходство в воздухе, нанеся поражение американским истребителям и, тем самым, обеспечить действия собственных бомбардировщиков. Навстречу японцам поднялось 42 американских истребителя — «Уайлдкэты» F4F-4 и «Корсары» F4U-1 из авиации морской пехоты, а также армейские двухмоторные «Лайтнинги» P-38. Завязался воздушный бой, длившийся почти два часа. Обе стороны заявили воздушные победы, оценки которых, как обычно, кардинально различались. Американцы заявили об уничтожении 18 «Зеро» при потере шести своих истребителей, японцы же в своих рапортах назвали примерно те же цифры, но в обратной пропорции — в свою пользу.

В период со 2 по 18 апреля самолеты с авианосцев участвовали в многочисленных налетах на Гуадалканал, Раби и Порт-Морсби, операциях над заливом Оро. Истребители с «Дзуйкаку» заявили об уничтожении в этих боях 13 вражеских самолетов при потере трех своих A6M3. Пилоты «Зеро» с «Дзуйхо» за тот же период записали на свой счет 18 воздушных побед. Истребители с «Хиё» 7 апреля сражались над Гуадалканалом, 11-го — штурмовали вражеские корабли, стоящие на якорях в заливе Оро, 14-го — атаковали залив Милн. Не проявляя излишней скромности, они заявили об уничтожении в этих боях 56 американских самолетов (правда, в отношении 11-ти из них с припиской «вероятно»).

Линейка «Зеро» в Рабауле, прибывших с «Дзуйкаку» для участия в операциях апреля 1943 г.



Собственные потери авиагруппы «Хиё» составили семь А6М и шесть ударных машин.

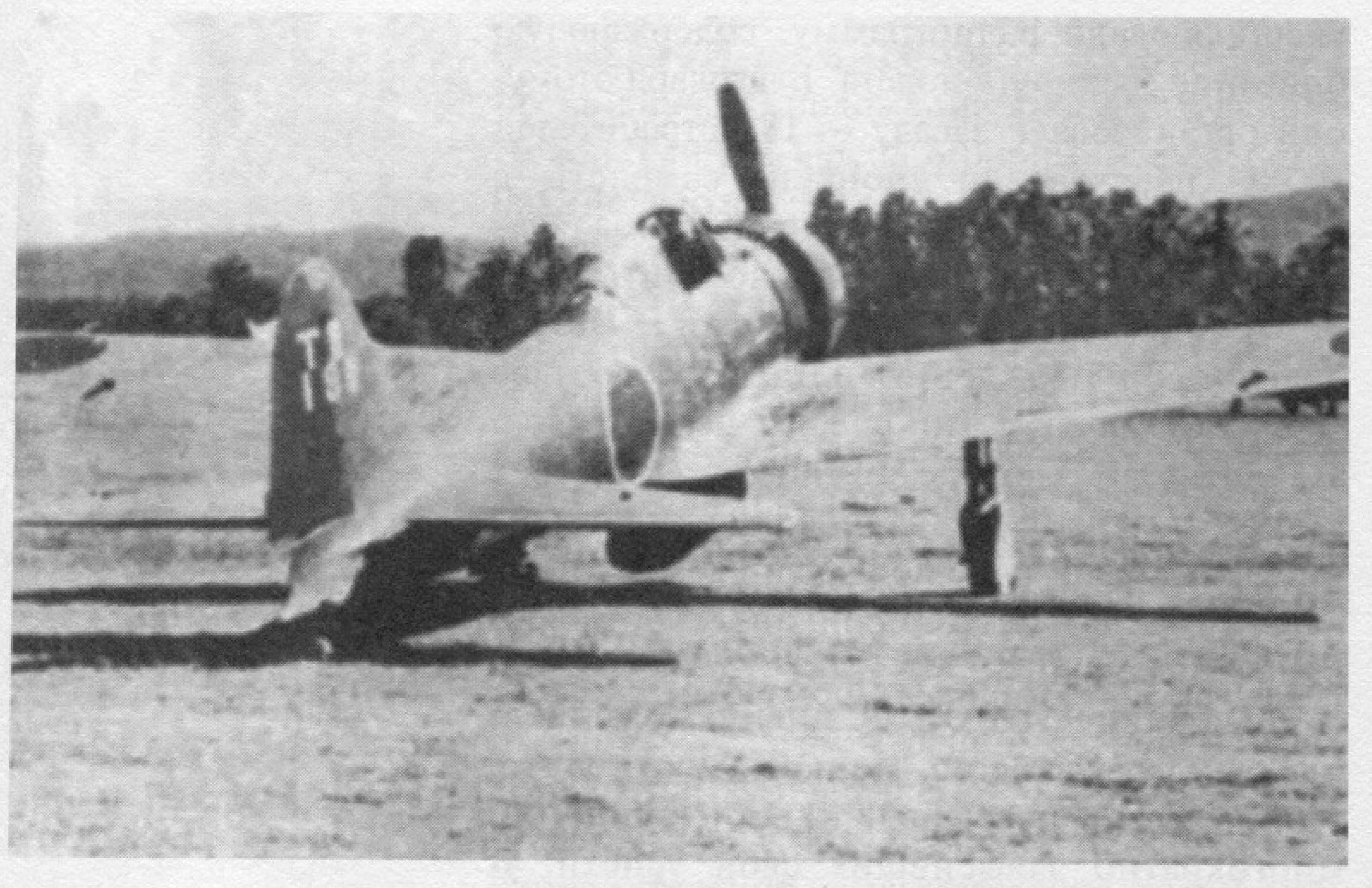
Наряду с авианосными группами, активно действовали и «Зеро» частей берегового базирования. Например, истребители 204-го кокутая совместно с самолетами 253-го и 582-го кокутаев 7 апреля приняли участие в большом налете на Гуадалканал. Затем «Зеро» этой части над Порт-Морсби (12 апреля) и заливом Милн (14-го). В этих боях 204-й кокутай записал на свой счет 20 сбитых вражеских самолетов. Такие успехи обусловили то, что именно пилоты этой части были выбраны для сопровождения адмирала Ямамото и его штаба в инспекционной поездке на остров Буин. 18 апреля с Рабаула стартовало два бомбардировщика G4M1 из 705-го кокутая, на борту которых находились высокопоставленные военные, и шесть А6М3 эскорта, ведомые старшим лейтенантом Такеси Морисаки. Но американцы перехватили и расшифровали радиограмму, содержавшую описание маршрута полета. Благодаря этому, они организовали засаду — 18 истребителей Р-38G перехватили японские самолеты в районе мыса Мойра (о. Бугенвиль). Оба бомбардировщика были мгновенно сбиты. Все находящиеся на их борту погибли... Истребители сопровождения в полном составе вернулись на базу, что, однако, не помешало американцам заявить об уничтожении трех «Зеро». В свою очередь, японские пилоты записали на свой счет полдюжины «Лайтнингов», хотя на деле американцы потеряли лишь одну машину.

Операции «И-го», по мнению японцев, завершилась успешно. Не последнюю роль в этом сыграли бравурные рапорты пилотов, многократно завысивших свои успехи. В частности, американцы потеряли в воздухе 25 самолетов, тогда как по японским данным потери врага были больше в пять раз!





Обе фото: А6М2 модель 21, окрашенные в темно-зеленый цвет, предположительно из 204 кокутая. Операция «И-Го», Рабаул, апрель 1943 г.



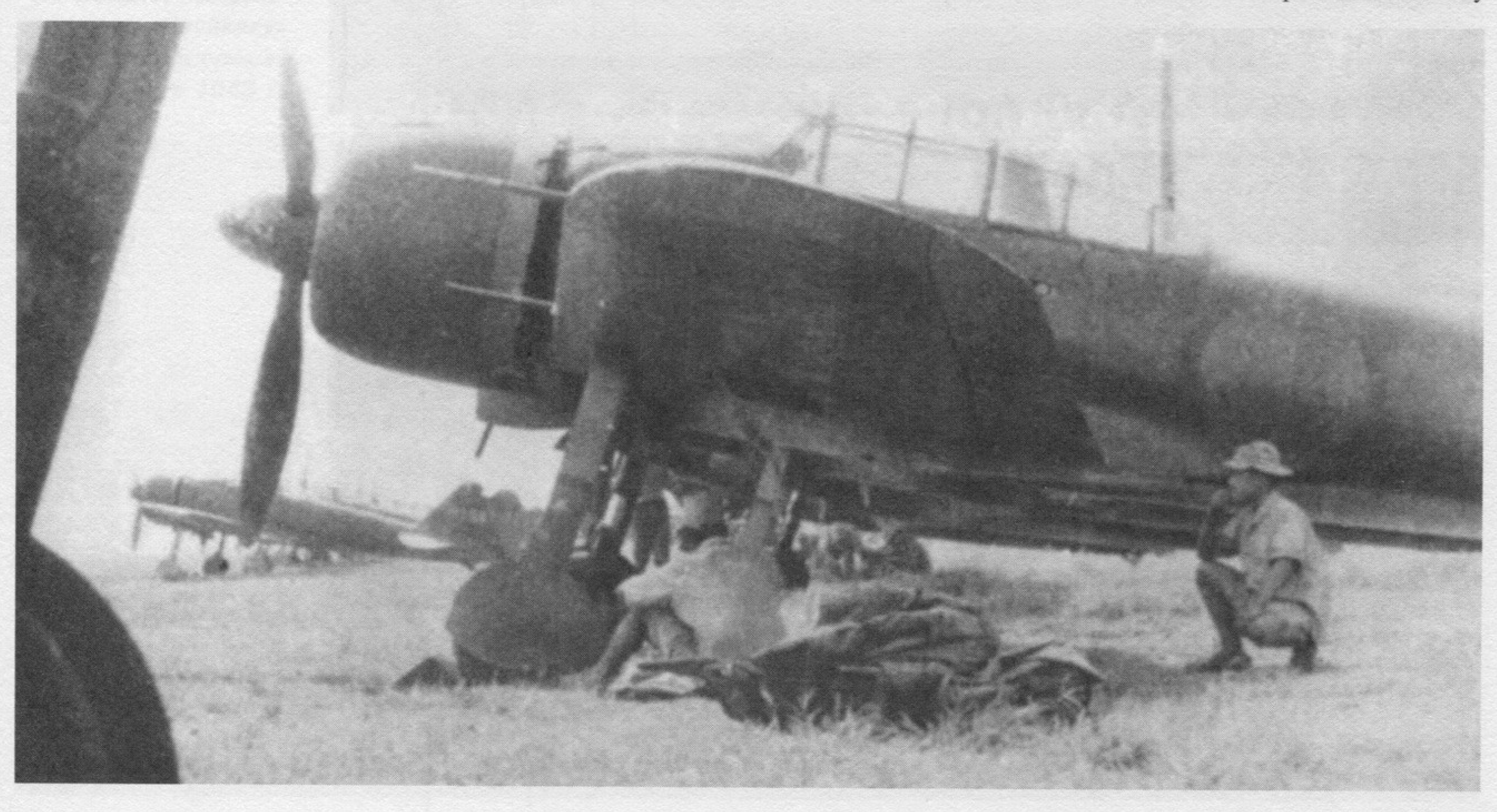
А6М3 модель 32 из 204 кокутая в Рабауле

Редчайшая и загадочная фотография А6М3 модель 22: нос и фюзеляж можно идентифицировать как модель 22, но крыло от более поздней «пятерки» А6М5 модель 52. Информация о том, заводская это или полевая модернизация, отсутствует. Рабаул, лето 1943 г.

Но, в общем, пилоты «Зеро» выполнили большой объем боевой работы, совершив 486 боевых вылетов. Собственные потери японцев были весьма ощутимыми — около 100 самолетов, причем 2/3 из них приходилось именно на долю А6М.

После окончания операции «И-го» накал воздушных боев над Новой Гвинеей и Соломоновыми островами несколько спал. Остатки авианосных групп были выведены на переформирование. В регионе действовали лишь части берегового базирования, пытавшиеся держать в напряжении американские базы, совершая регулярные налеты. Самолеты 582-го кокутая 13 мая, 7 и 12 июня осуществляли налеты на остров Рассел, заявив о 28 воздушных победах. Во время воздушного сражения над о. Буин было сбито 17 самолетов, а 16 июня самолеты 582-го кокутая совместно с другими частями осуществили налет на американские корабли, стоящие на якоре у полуострова Лунга на Гуадалканале. Из 24 пикировщиков D3A и 16 истребителей А6М, принимавших участие в налете, было потеряно 8 бомбардировщиков и четыре «Зеро», американские потери составили четыре истребителя.

10 мая 1943 г. на Рабаул действий вернулся после переформирования 251-й кокутай — бывший кокутай «Тайнань». Спустя четыре дня после прибытия его пилоты провели первый бой — 32 истребителя А6М сопровождали 18 бомбардировщиков G4M в рейде на залив Милн. В ходе схватки с американскими истребителями Р-38 и Р-40 было сбито 13 вражеских машин без потерь со своей стороны. 7 и 12 июня большие группы истребителей из этой части (в первом случае 36, а во втором — 32 самолета) совместно с «Зеро» из 204-го и 582-го кокутаев провели масштабные бои над о-вами Гуадалканал и Рассел. Хотя пилоты 251-го кокутая имели наименьший опыт, они добились наиболее весомых успехов, сбив 12 вражеских самолетов 7 и 11-12 июня, ценой потери восьми своих истребителей. 16 июня, прикрывая бомбардировщики над п-овом Лнга, пилоты 251-го кокутая сбили 10 вражеских истребителей, потеряв семь своих. 204-й кокутай в боях начала лета 1943 г. опробовал тактику



применения «Зеро» в качестве пикирующих бомбардировщиков. Инициатором был командир кокутая капитан-лейтенант Мияно. В налете на о. Рассел 12 июня восемь из 24-х А6М этой части несли бомбы. Но сильный огонь ПВО так подействовал на нервы пилотов-истребителей, что от идеи бомбить с пикирования отказались. А в следующем бою — 16 июня над п-овом Лунга — погиб командир кокутая и все остальные офицеры части. 204-й кокутай остался без единого офицера-пилота.

Несмотря на все усилия, японцы не смогли сдержать дальнейшего продвижения американцев. 30 июня 1943 г. их войска высадились на о. Рендова. Единственным средством, способным оперативно отреагировать на новую угрозу, была авиация. 251-й кокутай немедленно начал налеты на плацдарм, встретившись с ожесточенным сопротивлением американской авиации. В этих боях янки сбили восемь «Зеро». Среди погибших были капитан-лейтенант Мукаи и старший лейтенант Оно. Кокутай возглавил старший лейтенант Такаси Осибучи — старший по званию из оставшихся в живых офицеров части. Под его командованием остатки части продолжали боевые действия с баз в Рабауле и Буине. К 1 сентября 251-й кокутай записал на свой счет около 230 сбитых самолетов противника, но и сам потерял 34-х пилотов. Часть снова вывели на переформирование, после которого она стала подразделением ночных истребителей. Немногие же оставшиеся в живых пилоты были распределены между 201-м и 253-м кокутаями.

С целью усилить авиационную группировку в районе Соломоновых о-вов в июле 1943 г. на Рабаул снова передислоцировали самолеты с авианосцев — на сей раз это была группа с «Дзуньё» в составе 48 истребителей А6М3, 36 пикировщиков D3A и 18 торпедоносцев B5N2. До конца августа «Зеро» этой группы одержали 50 побед, собственные потери составили 9 А6М3. 1 сентября авиагруппу расформировали, обратив её остатки на комплектование других частей. Месяцем ранее подобная участь постигла истребительный хикотай смешанного 582-го кокутая. Его пилоты в течение неполного года участия в боях записали на свой счет около 220 сбитых самолетов противника. Остатки этой части влились в сильно потрепанный 204-й кокутай.

Усиление позиций США в регионе позволило американской авиации перейти к наступательным действиям, начав интенсивные налеты на Рабаул. Вся тяжесть борьбы против непрерывных атак американцев легла на плечи 201-го, 204-го и прибывшего на Рабаул в сентябре 1943 г. свежего 253-го кокутая. Особенно тяжелые бои завязались в середине октября — 253-й кокутай ежедневно поднимал в воздух 30-40 «Зеро» для перехвата вражеских бомбардировщиков. К середине февраля 1944 г. часть понесла тяжелые потери, в ней осталось менее двух десятков боеспособных истребителей. В то же время, согласно рапортам её пилотов, они сбили около 500 вражеских самолетов. Характерно, что японские исследователи в послевоенное время, сопоставив эти рапорты со сводками потерь американской авиации, пришли к выводу, что пилоты «Зеро» завысили свои успехи в 5-10 раз!

С целью разблокирования Рабаула и восстановления господства в воздухе командование Императорского флота запланировало провести в ноябре 1943 г. крупномасштабную операцию под кодовым названием «Ро-го». Достичь цели предусматривалось путем уничтожения значительной части американских самолетов, действовавших с Гуадалканала. И снова японцы прибегли к последним



А6М3 в Рабауле, конец 1943 г. Средняя машина имеет две желто-оранжевые полосы на фюзеляже

Обе фото: A6M3 модель 22 из 1 кокусентая, прибывшие с «Дзуйкаку» в Рабаул для участия в операции «Ро-Го». Ноябрь 1943 г. На большинстве самолетов на фюзеляже нанесен белый шеврон





резервам — самолетам с авианосцев. Было привлечено 152 самолета с кораблей 2-й дивизии авианосцев, в т.ч. 66 «Зеро» — по 24 с «Дзуйкаку» и «Сёкаку» и 18 с «Дзуйхо». Эти машины были переброшены на Рабаул и с 1 ноября совместно с самолетами береговых частей включились в боевую работу. В тот день 115 (согласно другим данным 130) истребителей поднялись на перехват американской армады, насчитывавшей почти 200 самолетов. Японские пилоты заявили об уничтожении 119 самолетов (в т.ч. 22 вероятно) ценой потери 18 A6M3. Более трети заявленных побед — 47 — пришлось на долю истребителей «Сёкаку», действовавших с аэродрома Вунаканау. Восемь сбитых самолетов записали на счет мичмана Хитоси Сато, 6 — старшего лейтенанта Казуноки Миябе, 4 — капитан-лейтенанта Кобаяси. В свою очередь, американцы признали потери лишь 19 самолетов, заявив об уничтожении 68 «Зеро». Подобное соотношение реальных и заявленных побед и потерь наблюдалось и в следующие дни: 4 ноября 59 японских истребителей одержали 49 достоверных и 20 вероятных побед при потере двух самолетов — американцы же заявили об уничтожении 13 A6M, признав потерю 25 собственных самолетов. 6 ноября на перехват взлетело 58 «Зеро», сбивших, согласно японским данным, 16 самолетов. На деле же американцы потеряли лишь пять машин, сами же записали на свой счет 23 сбитых вражеских самолета и ещё 16 — уничтоженных на земле. И уж совсем чувство меры отказало американцам 10 ноября, когда их пилоты заявили 135 воздушных побед, потеряв пять своих машин. Но дело в том, что в тот день в воздух всего-то поднялось 68 «Зеро»! Впрочем, и японцы не скромничали — они записали на свой счет 71 сбитый вражеский самолет, потеряв 11 A6M.

В общей сложности, с 1 по 13 ноября 1943 г. истребители с «Сёкаку» заявили 107 воздушных побед (в т.ч. 23 вероятных), потеряв восемь пилотов. Также восемь пилотов потеряли истребители с «Дзуйкаку» — в их числе погиб прекрасный командир авиагруппы капитан-лейтенант Кенйиро Нотоми. Число заявленных побед оказалось скромнее — 47, из них 19 вероятных. После 13 ноября уцелевшие самолеты авианосных групп вернулись на палубы своих кораблей. Японцы имели все основания праздновать



Трудовые будни механиков «Зеро» модель 22 на аэродроме Рабаул. 1943 год

победу — если верить рапортам пилотов-истребителей, американские воздушные силы на Гуадалканале должны были прекратить свое существование. Увы, реальность не хотела подчиняться фантастическим рапортам — американская авиация в регионе не только продолжала существовать, но и сохраняла превосходство в воздухе...

25 января 1944 г. в попытке переломить ситуацию на базы вокруг Рабаула снова направили самолеты с авианосцев — на этот раз с «Рюхо», «Дзуйхо» и «Хийё». Итоги оказались плачевными для палубников — к 20 февраля погибли практически все бомбардировщики с «Рюхо», а из 21 истребителя А6М2 боеготовыми оставались всего 4-5 машин. Число заявленных побед составило около 40. Авиагруппы «Дзуньё» и «Хийё» насчитывали по 24 А6М3. Истребители первой из них до 20 февраля записали на свой счет 70 побед (в т.ч. 40 вероятных), но и сами почти все погибли. Истребительный хикотай с «Хийё», возглавляемый капитан-лейтенантом Хонеи Кобаяси, добился, согласно рапортам, 80 побед, а собственные потери составили 12 «Зеро». И все эти жертвы оказались напрасными. Средств для восполнения потерь не имелось, и после 20 февраля 1944 г. инициатива в воздушной войне полностью перешла к американцам.



В боях над Соломоновыми островами и Новой Гвинеей погибли лучшие пилоты палубной авиации, а для подготовки замены требовались длительные интенсивные тренировки. Составлявший некогда грозную силу японский авианосный флот превратился в бледную тень былой мощи. И когда американцы перенесли боевые действия в центральную часть Тихого океана, эффективно противостоять этому Императорский флот уже не мог.



Ремонт двигателя А6М5 модель 52 на аэродроме Рабаул, 1943 г.

Юго-Западная часть Тихого океана, Голландская Ост-Индия и прилегающие районы

Осенью 1942 г. началось систематическое усиление воздушных сил союзников, дислоцированных в Австралии. Размещенные в окрестностях Порт-Дарвина американские истребительные эскадрильи, летавшие на Р-40, были заменены британскими частями «Спитфайров», укомплектованными ветеранами боев в Европе и Северной Африке. Предпринимались и другие меры, убедившие японское командование, что с этого направления следует в скором будущем ожидать удара по оккупированной Голландской Ост-Индии. Реакцией Японии на возникшую угрозу стало усиление собственной авиационной группировки в регионе и активизация сдерживающих боевых действий. В частности, на базу Купанг на Тиморе перебросили вооруженный «Зеро» 202-й кокутай, сформированный в результате реорганизации 3-го кокутая. Уже 15 марта 1943 г. его пилоты доложили об уничтожении в районе Порт-Дарвин четырех «Спитфайров». А 2 мая состоялось первое крупномасштабное сражение между «Зеро» и «Спитфайрами». В тот день три девятки истребителей 202-го кокутая, ведомые капитаном 2-го ранга Судзуки, сопровождали 25 бомбардировщиков G4M1. Над Порт-Дарвином состоялась ожесточенная 15-минутная схватка с 33 «Спитфайрами» из австралийских эскадрилий. Пилоты «Зеро» заявили 21 победу без потерь со своей стороны, хотя австралийцы признали потерю лишь восьми машин — пять сбитых в бою и три разбитых при посадке. Погибли два пилота. Японцы, согласно австралийским данным, потеряли пять А6М3 и одного бомбардировщика. Далее на несколько месяцев в регионе установилось относительное затишье. Лишь в первой половине сентября 202-й кокутай осуществил шесть налетов на Порт-Дарвин, Брокс-Крик и другие пункты. В общей сложности, за полгода — от середины марта до середины сентября — эта часть записала на свой счет 101 сбитый самолет при потере трех истребителей и двух прикрываемых бомбардировщиков. Даже если принять во внимание то, что австралийцы признают потерю лишь 38 самолетов, итоги боевой работы 202-го кокутая следует признать весьма впечатляющими, тем более, что достигнуты они были в то время, когда миф о непобедимости «Зеро» уже развеивался. Однако надо учесть, что условия, в которых воевал 202-й кокутай, были почти тепличными по сравнению с Рабаулом. Пилоты части были достаточно опытными, имели время для отдыха. К тому же, опыт ветеранов боев в Европе — британских и австралийских пилотов — сыграл с ними злую шутку. Там, сражаясь с «Мессершмиттами», они легко побеждали в бою на виражах. Но попытка применить ту же тактику против увертливых «Зеро» привела к плачевным результатам... «Курорт» для 202-го кокутая окончился в мае 1944 г., когда часть передислоцировали на остров Халмахера. К тому времени в составе кокутая, возглавляемого капитаном 3-го ранга Хидеки Синго, насчитывалось 50 истребителей. Пилоты приняли участие в ожесточенных боях за Биак, в ходе которых до 10 июня был потерян



А6М2 модель 21 на аэродроме Кагили. Бугенвиль, апрель 1943 г. Самолеты прибыли с авианосцев «Хийё« и «Джуньё»



Райский уголок. Гидроаэродром Джалут в бухте одноименного атолла. Маршалловы острова, май 1943 г.

21 «Зеро». 16 оставашихся исправными A6M перебросили 17 июня на Пелелиу.

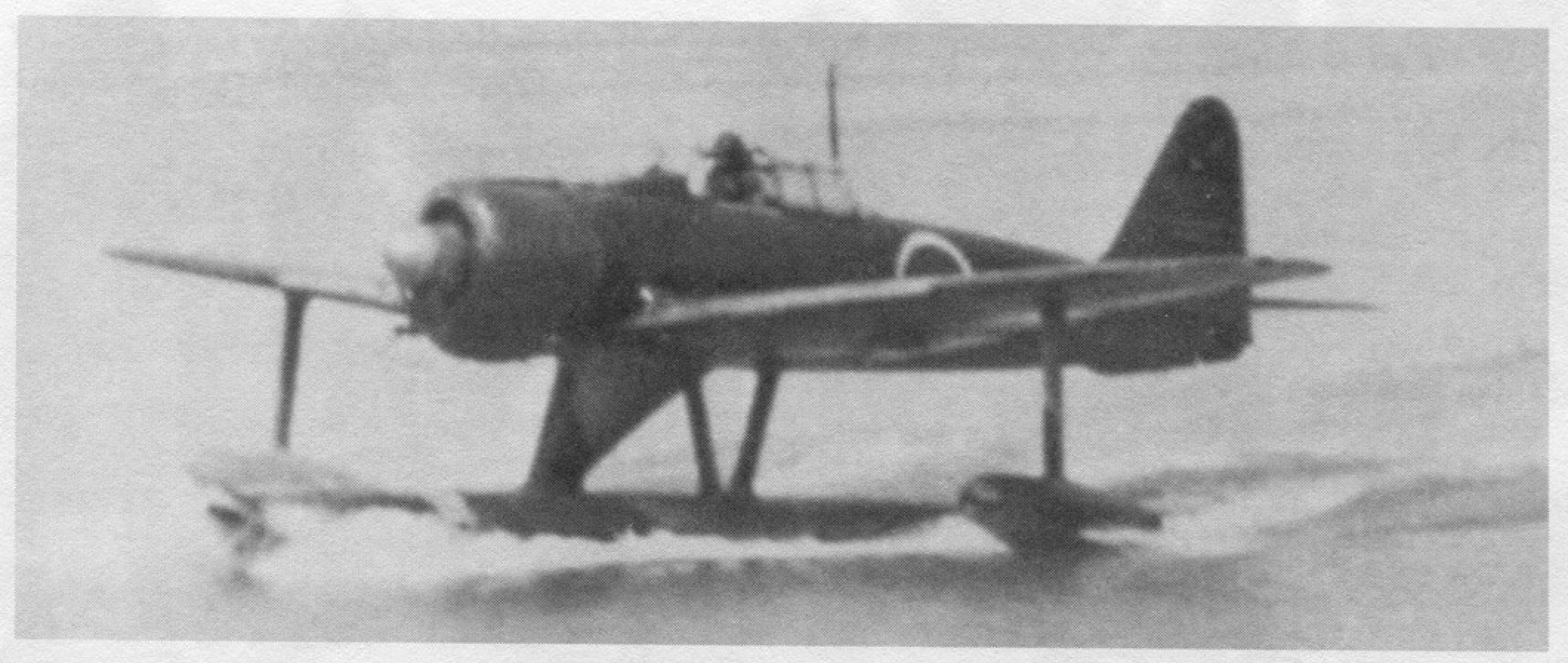
Несмотря на свою малочисленность, в Голландской Ост-Индии отметились и поплавковые «Зеро». В этом регионе на них воевал 934-й кокутай. Его сформировали в начале 1943 г. в Куре, в середине марта передислоцировали на остров Амбон в Голландской Ост-Индии, а в апреле перевели в Таберфане на островах Ару. Кокутай имел в своем составе, наряду с разведывательными гидросамолетами, 8 (по другим данным — 10) A6M2-N и 11 пилотов-истребителей. Главной его задачей было действие против вражеского судоходства в районе северо-западной Австралии. Основными воздушными противниками в этом регионе были австралийские самолеты — «Хадсоны» из 2-й и 13-й эскадрилий и «Бофайтеры» из 31-й, а также B-25 из голландской 18-й эскадрильи. Изредка появлялись и американские «Либерейторы» из 319-й эскадрильи.

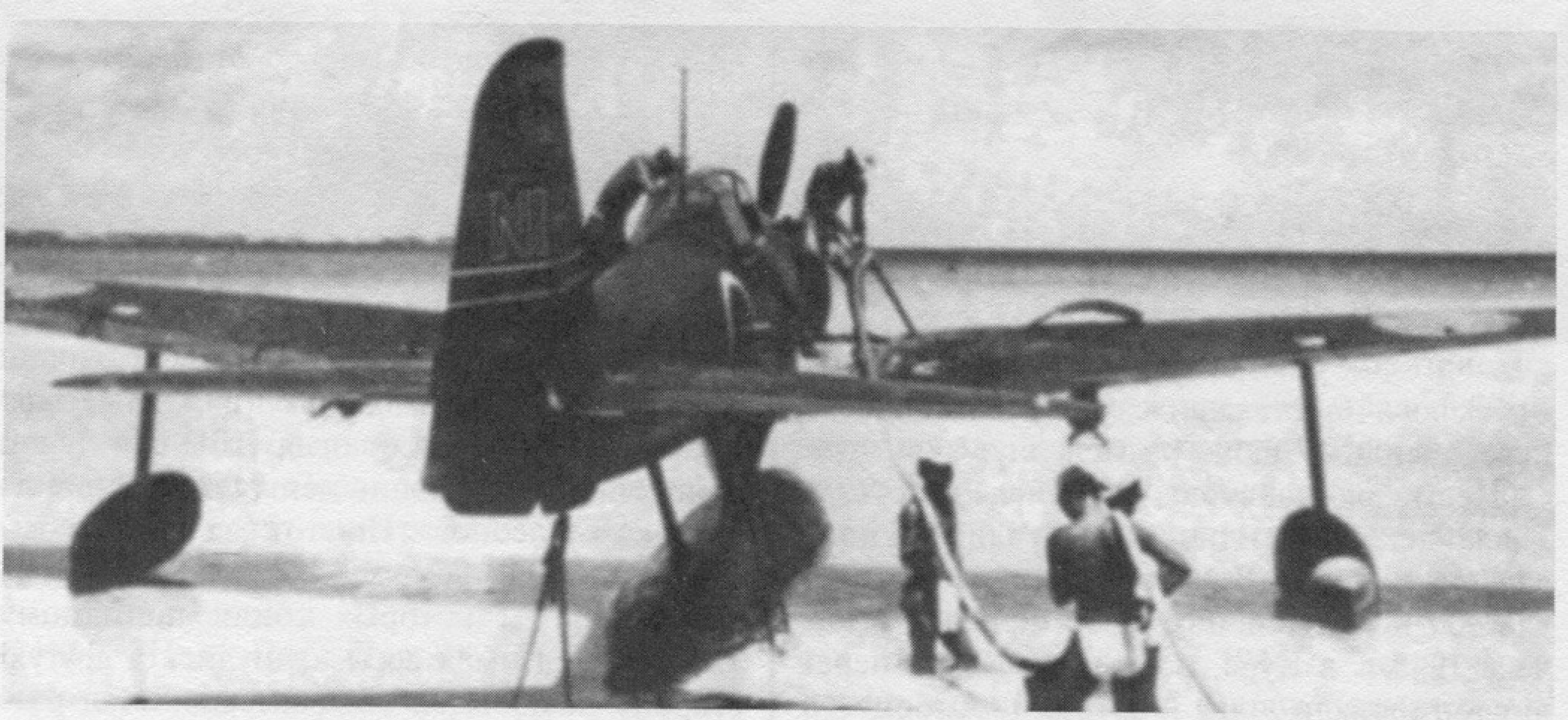
Первый воздушный бой пилоты 934-го кокутая провели 25 апреля. По его итогам старшина 2-й статьи Хиденори Мацунага заявил об уничтожении одного «Бофайтера», но на самом деле австралийцы потерь не понесли. А вот на следующий день японцам удалось-таки сбить один из двух самолетов 31-й эскадрильи, совершавших разведывательный полет. 4 мая был сбит B-24 — один из шести самолетов 319-й эскадрильи, высланных для бомбардировки целей на западе Новой Гвинеи. В ответ 6 мая «Бофайтеры» проштурмовали базу в Таберфане, уничтожив семь гидросамолетов (в т.ч. четыре A6M2-N) и потеряв от огня ПВО один свой самолет. На следующий день удар повторила пятерка «Хадсонов». На этот раз японцы были начеку — в воздухе дежурила пара «Руфей», пилоты которых сбили по одному «Хадсону». 11 мая весы качнулись в другую сторону — добычей «Бофайтеров» стал разведчик E13A1. Вследствие этого, командир 934-го кокутая принял решение обязательно сопровождать разведчики истребителями A6M2-N.

12 мая над Таберфане вновь появились «Бофайтеры». На перехват семи австралийских самолетов поднялись три «Руфи» и два F1M2, но это не помешало австралийцам уничтожить семь и повредить два гидросамолета, а также сбить одного из F1M2. А дальше настало затишье — очередной воздушный бой был зарегистрирован лишь 24 июля, когда три A6M2-N и два F1M2 столкнулись с восьмеркой «Бофайтеров». Японцам сопутствовал успех — не понеся потерь, они сумели сбить один вражеский самолет.

10 августа гидроистребители впервые столкнулись с новым опасным противником — «Спитфайрами». Два самолета этого типа из австралийской 452-й эскадрильи перехватили разведчик E13A1, сопровождаемый одним A6M2-N. Японский истребитель пилотировал командир истребительного хикотая 934-го кокутая капитан-лейтенант Икеда. Опытный пилот сумел после тяжелого боя привести поврежденный «Руфь» на

Обе фото: полёты «Руфей» с гидроаэродрома Джалут. Лето 1943 г.





родную базу, но вот подопечного защитить ему не удалось — разведчик австралийцами был сбит. На следующий день три A6M2-N и два F1M2 провели бой против шестерки «Бофайтеров». Хотя японцы и заявили о трех победах (одной достоверной и двух вероятных) реально лишь один австралийский самолет получил повреждения. 17 августа в очередном бою с «Бофайтерами» был сбит один A6M2-N, а его пилот, матрос Осаму Йоза, погиб. 21-го числа база Таберфане вновь подверглась штурмовому удару самолетов 31-й эскадрильи. «Бофайтеры» сумели подбить на взлете одного гидроистребителя. Его пилот, старшина 2-й статьи Бойу Инохана, спустя два дня скончался от полученных ранений. 26 августа «Бофайтеры» вновь без потерь отработали по Таберфане. Но во время следующего налета 31 августа гидроистребители сумели-таки сбить один самолет. Это охладило пыл австралийцев, оставивших базу 934-го кокутая в покое.

Очередное обострение боевых действий было отмечено в конце ноября — декабре 1943 г. 21 ноября пара A6M2-N поднялась на перехват шести B-24, следовавших в сопровождении такого же количества «Бофайтеров». Несмотря на численное преимущество австралийцев, бой завершился «вничью» — было сбито по одному A6M2-N и «Бофайтеру». В тот же день пополудни четыре «Руфи» перехватили другую группу бомбардировщиков. Семь «Либерейторов» на этот раз шли без эскорта, но все, чего смогли достичь японцы — это повредить две машины.

10 декабря удар по японцам нанесла стихия — Таберфане был разрушен сильным землетрясением. 934-й кокутай передислоцировали в Маноквари на западном побережье Новой Гвинеи. В январе 1944 г. «Руфи» осуществили несколько вылетов для обеспечения ПВО новой базы, но особых успехов не достигли. В то же время в часть начали поступать новые гидроистребители «Каваниси» N1K1 (последний боевой вылет A6M2-N в составе 934-го кокутая состоялся 12 января). Но эти машины прослужили очень недолго — уже 1 марта 1944 г. 934-й кокутай расформировали, а личный состав распределили по авиачастям берегового базирования.

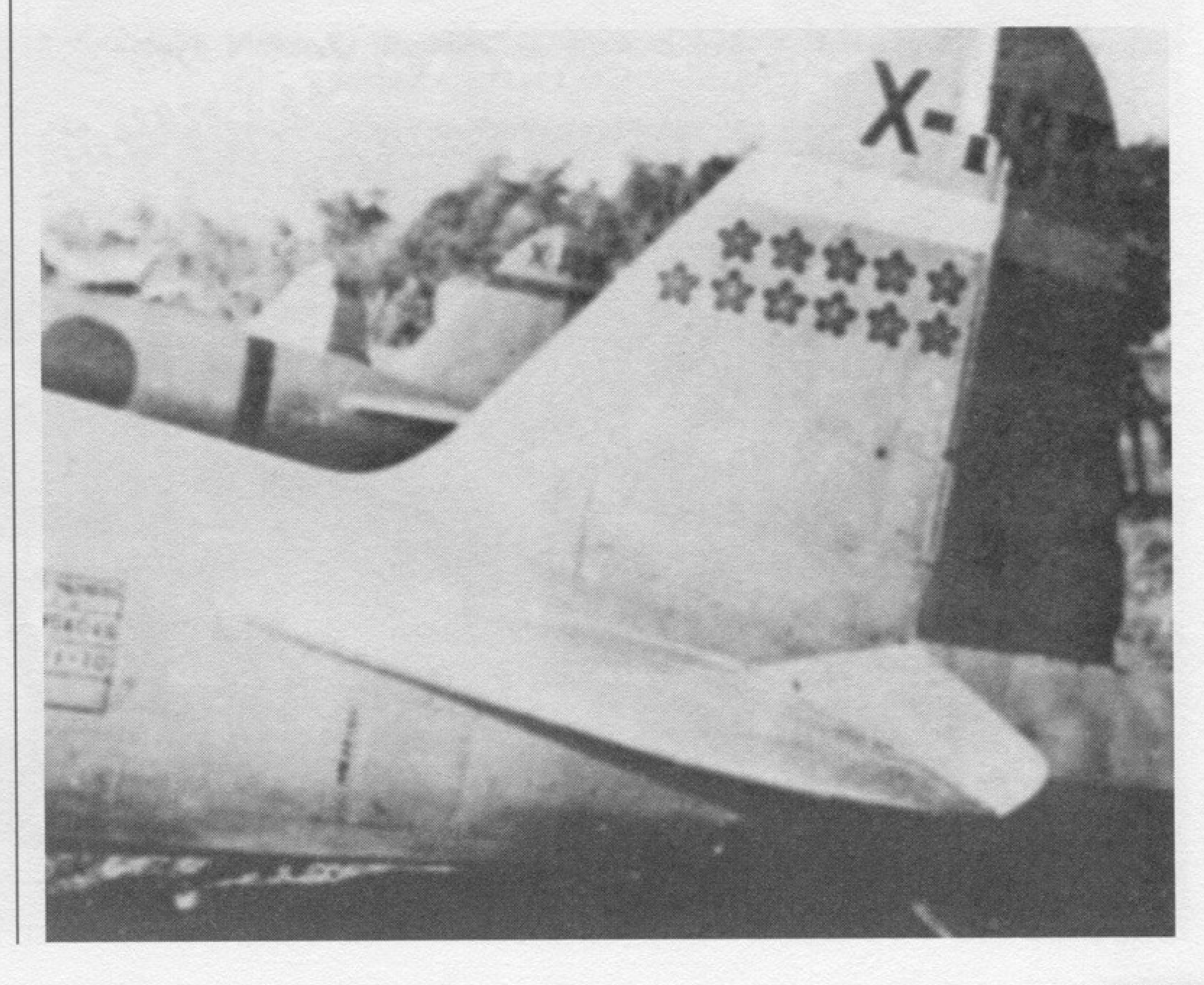
Острова Гилберта,
Маршалловы острова, атолл Трук

В сентябре 1943 г., благодаря расшифровке американских радиограмм, японское командование предположило, что ближайшей целью американских атак станут о-ва Гилберта. И оно не ошиблось — уже 19 сентября американская палубная авиация бомбила атолл Тарава. 6 октября около сотни самолетов с авианосцев осуществили налет на о. Уэйк. Японцы смогли им противопоставить всего 26 A6M из частей 252-го кокутая, дислоцированных на острове. Японские истребители заявили 14 воздушных побед, но баланс оказался не в их пользу — было сбито 16 «Зеро». Когда стало известно о налете на Уэйк, группа из шести «Зеро», возглавляемая капитан-лейтенантом Цукамото, стартовала с Тароа, чтобы помочь коллегам. Им предстояло преодолеть до Уэйка почти 1000 км. Когда до цели оставалось каких-нибудь полсотни километров, вымотанных перелетом истребителей атаковали «Хэллкэты». В считанные минуты три из шести «Зеро» были сбиты, оставшейся же тройке удалось достичь Уэйка. Несколько дней эти три A6M были единственными исправными самолетами на острове — остальные представляли собой кучи металлолома на изрытом воронками аэродроме.

В течение октября-ноября 1943 г. на о-вах Гилберта самолеты 252-го кокутая эпизодически привлекались к нанесению бомбоштурмовых ударов по американским плацдармам. В частности, 24 ноября 19 «Зеро» под командованием капитан-лейтенанта Сухо отправились в рейд на американские позиции на о. Макин. Каждый истребитель нес пару 60-кг бомб. На подходе к цели им встретились три десятка «Хэллкэтов» F6F-3. Сбросив бомбы, пилоты «Зеро» вступили в бой, добившись десяти побед ценой потери девяти A6M. На следующий день с тем же заданием вылетели 24 «Зеро», ведомые старшим лейтенантом Сумио Фукуда. В этот раз японским истребителям удалось проштурмовать цель, но на отходе их настигли-таки «Хэллкэты», безнаказанно сбив шесть A6M. После этого вследствие бесспорного преимущества американской авиации воздушные бои над о-вами Гилберта прекратились.

Конец 1943 и начало 1944 г. ознаменовалось ростом боевой активности в других районах Тихого океана. 5 декабря удару подвергся остров Рои в атолле Кваджалейн (Маршалловы о-ва). Буквально накануне американской атаки на остров прибыл 281-й кокутай. Не успев толком расположиться на новом месте, пилотам сразу же пришлось вступить в бой. В воздух поднялось 27 «Зеро», десять из которых были сбиты. Ещё хуже обстояли дела у истребительного хикотая с авианосца «Сёкаку», также находившегося на острове. Он потерял 16 A6M, причем лишь один был сбит в воздушном бою, а остальные даже не успели взлететь. Сведения сторон о потерях, как обычно, радикально разнятся: американцы заявили об уничтожении 28 самолетов при потере четырех своих, японцы же считали, что сбили 24 вражеских самолета. 30 января 1944 г. американское ударное соединение вновь появилось у о. Рои. В течение следующего дня 281-й кокутай потерял остававшиеся самолеты, и когда 1 февраля американцы высадились на острове, личный состав кокутая сражался как пехота и практически весь погиб.

Наиболее боеспособно частью авиации Императорского флота на Маршалловых о-вах считался 252-й кокутай, дислоцированный на о. Тароа. Его главным заданием на рубеже 1943-1944 гг. стал перехват американских бомбардировщиков B-24, готовивших «грунт» для высадки на Маршалловых о-вах. Под руководством командира кокутая старшего лейтенанта Фукуды была отработана тактика т.н. «рензоку чукую когеки-ко» — лобовых атак с превышения, позволявшая атаковать «Либерейторы» с наименее защищенного направления. В течение месяца — с конца декабря 1943 г. до конца января 1944-го — 252-й кокутай записал на свой счет 50 воздушных побед, но и сам понес тяжелые потери в воздушных боях и от бомбардировок.

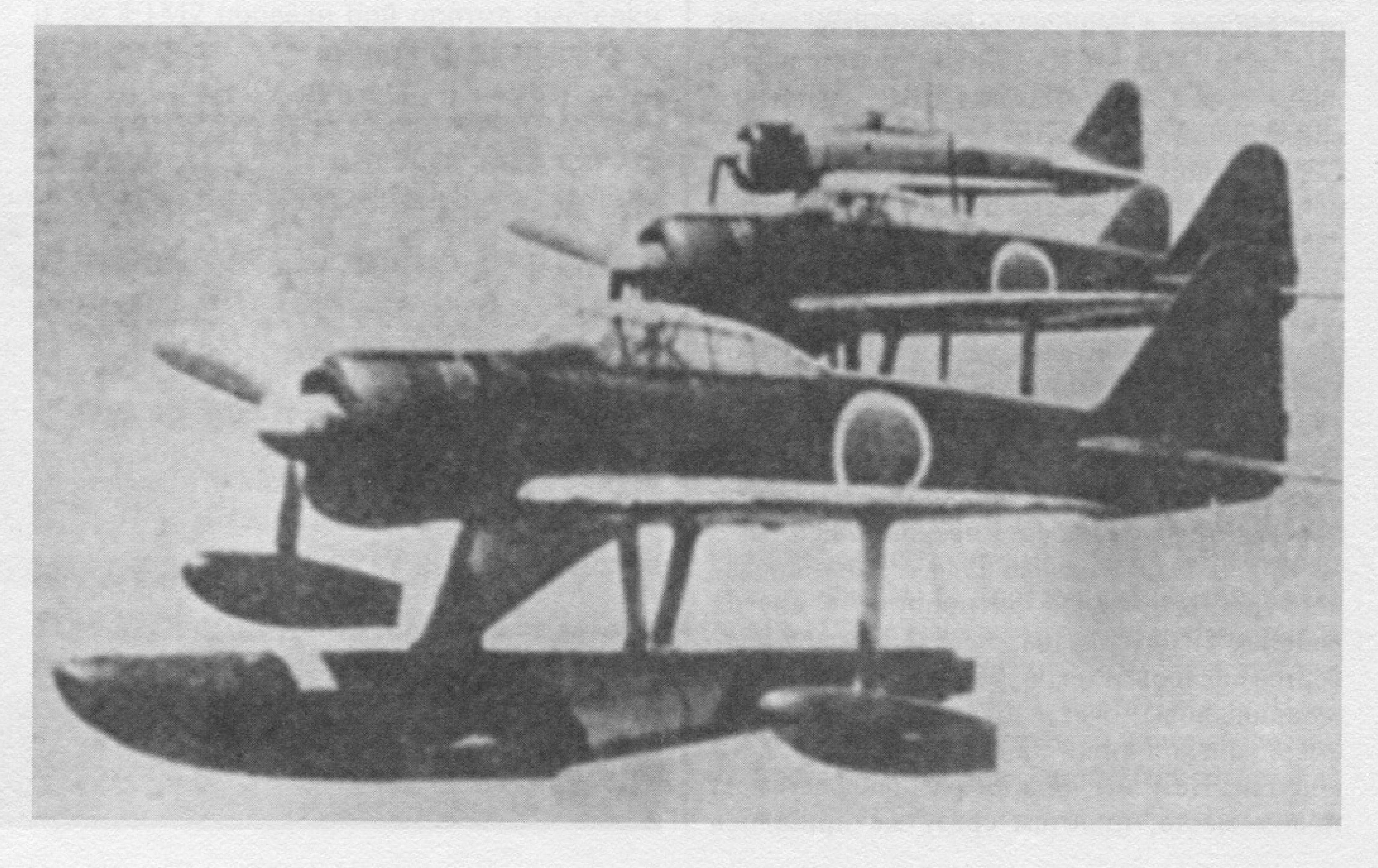


A6M2 модель 21 из 23 хикотая 3 кокутая. На киле нанесены отметки об 11 победах

Непосредственной угрозе подверглась и важнейшая база Императорского флота на атолле Трук (Каролинские о-ва). Для нейтрализации этого «тихоокеанского Гибралтара» американцы провели 17-18 февраля 1944 г. операцию «Хейлстоун». Противостояли им довольно значительные силы обороны Трука, возглавляемые контр-адмиралом Чуичи Хара. Согласно данным американской воздушной разведки, в систему обороны атолла входили две базы гидросамолетов с 27 машинами, аэродром на о. Моен, где находилось 68 самолетов, аэродром на о. Етен, где размещалось два десятка боеготовых самолетов и ещё около 180 находящихся в ремонте, аэродром на о. Парам с четырьмя десятками самолетов — и это не считая береговой и корабельной зенитной артиллерии. Когда 17 февраля японские радары обнаружили приближение большого соединения вражеских самолетов, им навстречу стартовало 66 «Зеро» — 31 из 204-го кокутая, 27 из 501-го и 8 из 201-го. Но интенсивность налетов американской палубной авиации была настольно велика, что к вечеру на всем атолле остался один-единственный боеспособный «Зеро»! Все объекты инфраструктуры подверглись тщательным и методичным бомбардировкам. Лишь самолетов на аэродромах было уничтожено 81, ещё 31 «Зеро» (по японским данным) стал жертвами «Хэллкэтов» в воздушных боях. Японские пилоты заявили 31 воздушную победу, американцы же считали, что сбили 56 вражеских самолетов, потеряв 19 своих. После этого налета база практически перестала существовать как таковая. Был подорван и потенциал авиационных частей. 204-й кокутай в течение одного дня лишился 18 пилотов, и 4 марта 1944 г. был официально расформирован. С момента создания (как 6-й кокутай) пилоты этой части заявили об уничтожении в воздушных боях около 1000(!) самолетов противника.

Наряду с колесными «Зеро» над Труком сражались и гидроистребители. Ещё в октябре 1943 г. из 802-го кокутая выделили семь самолетов A6M2-N вместе с пилотами, усилив ими 902-й кокутай на атолле Трук (точнее — на находящемся поблизости небольшом островке Гринвич). Главной задачей этой части было патрулирование прибережных вод и противодействие изредка появлявшимся вражеским самолетам-разведчикам. Впрочем, последняя задача так и осталась невыполненной — обнаруженные разведчики следовали выше потолка «Руфей».

Шанс отличиться пилотам 902-го кокутая представился 17 февраля 1944 г. Но поднятые по тревоге самолеты — восемь A6M2-N и четыре F1M2 — сразу же были встречены дюжиной «Хеллкэтов» эскадрильи VF-10 с авианосца «Энтерпрайз». В завязавшемся бою американцы сбили 11 гидросамолетов, потеряв лишь одного своего истребителя. Единственный уцелевший A6M2-N был уничтожен на воде во время следующего налета в тот же день. Некоторое время спустя 902-й кокутай получил новую небольшую партию «Руфей», но использовались они исключительно в качестве патрульных, а не истребителей.



A6M2-N в полете

Марианские острова

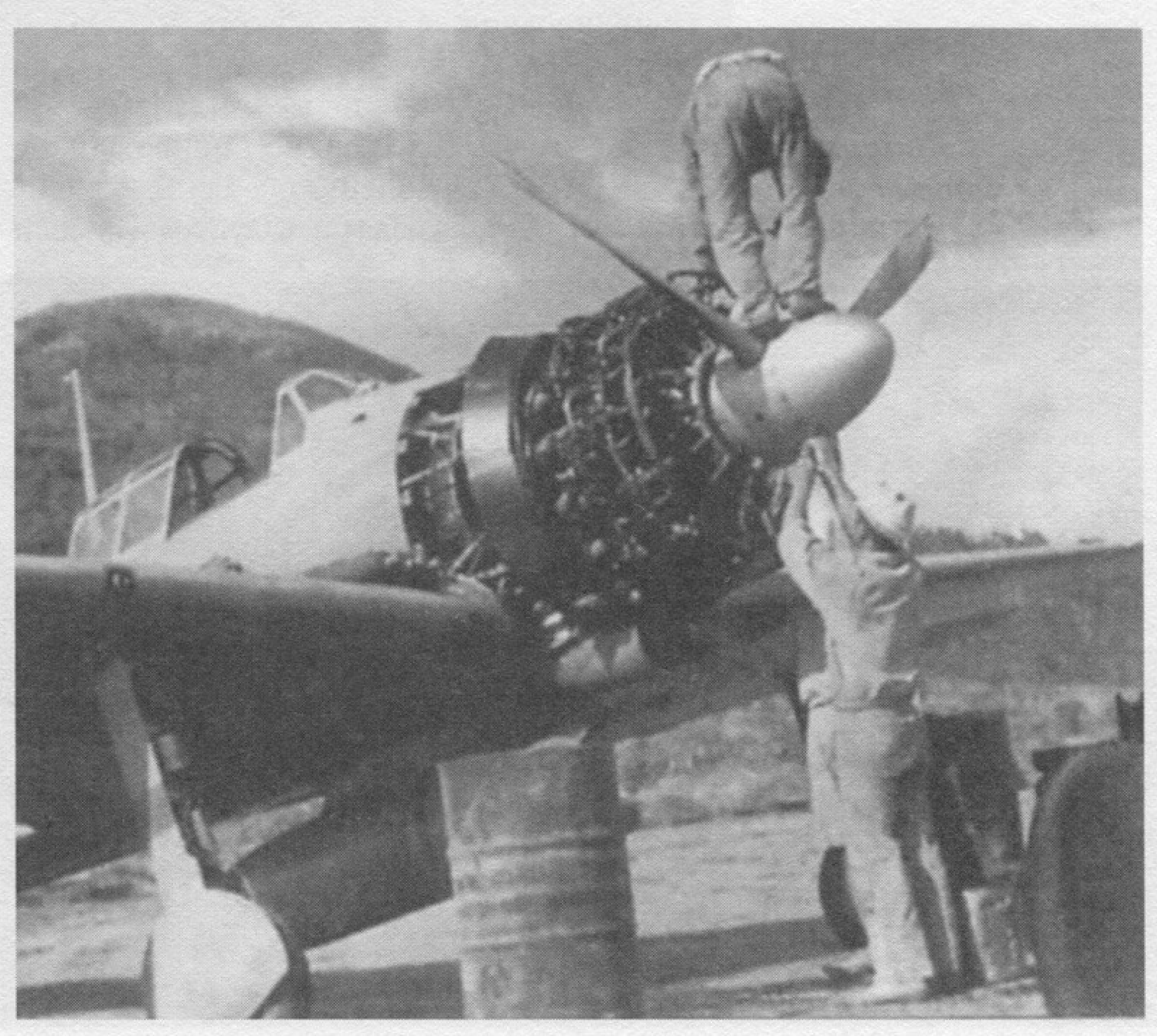
Вскоре после разгрома базы на Труке, американцы решили аналогичным образом нейтрализовать вражеские аэродромы на островах Марианского архипелага. 23 февраля 1944 г. был нанесен удар по аэродрому на Тиниане, где дислоцировалось 20 A6M2 263-го кокутая и более современные A6M5 из 343-го кокутая. Первая часть прибыла на Тиниан лишь 21 февраля и состояла, главным образом, из необстрелянных пилотов. Но обрести боевой опыт большинству из них так и не было суждено. Часть подняла на перехват американских самолетов 11 «Зеро», ведомых старшим лейтенантом Вадзимой — ни один из них в бою не уцелел... Ещё шесть «Зеро» было уничтожено на земле. Самолеты 343-го кокутая практически не приняли участия в бою — 24 из них стали жертвами бомб. Американские пилоты заявили о 60 воздушных победах при шести потерянных собственных самолетах. На деле же японцы потеряли 11 A6M в воздухе и 30 на земле.

Весной 1944 г. американское командование готовило широкомасштабное наступление через Марианские острова в направлении Японии. Но с фланга этому продвижению продолжала угрожать база Трук, захватывать которую американцы не собирались. Японцы же, понимая стратегическое значение этого атолла, лихорадочно стремились восстановить потенциал базы. В частности, в конце февраля 1944 г. туда перевели с Рабаула 253-й кокутай, а спустя несколько дней — 202-й кокутай. Базу периодически беспокоили «визиты» групп бомбардировщиков B-24, против которых пилоты 253-го кокутая с июня 1944 г. пытались применять такое экзотическое оружие, как противосамолетные бомбы № 3. Такая бомба калибра 30 кг снаряжалась 144-мя зажигательными элементами с фосфором. Ранние модели противосамолетных бомб отличались относительно длительным временем взведения, что вынуждало сбрасывать их с превышения 800-900 м над бомбардировщиками. Рассеивание при этом, естественно, было довольно большим, поэтом приемлемая эффективность достигалась лишь при массированном применении, когда группа из 12-15 «Зеро» сбрасывала сотню-полторы таких бомб. Впоследствии время взведения существенно уменьшили, и требуемое превышение составляло порядка 100 м. Результаты применения противосамолетных бомб не были особо впечатляющими, хотя несколько «Либерейторов» сбить-таки удалось. Одним из наиболее опытных специалистов по применению таких бомб считался мичман Саддаму Комачи из 253-го кокутая.

30 апреля 1944 г. Трук вновь подвергся массированному налету палубной авиации. Американской армаде противостояло 54 «Зеро», большинство из которых принадлежало 253-му кокутаю. Результатом ожесточенной схватки стало 34 сбитых американских самолетов (интересно, что сами американцы признли потерю даже большего количества — 35 машин). Погибло 28 A6M, в т.ч. 20 из состава 253-го кокутая (согласно американским рапортам, японцы потеряли 59 самолетов в воздушных боях и 34 на земле). После этого Трук полностью потерял свое стратегическое значение. Обеспечив, таким образом, свой фланг, американцы начали продвижение через Марианы.

Первой целью стал Сайпан. 11 июня 1944 г. в районе этого острова состоялось большое авиационное сражение, в котором с японской стороны приняли участие 139 истребителей из 201-го, 261-го, 263-го, 265-го и 343-го кокутаев — главным образом, A6M разных модификаций и, в значительно меньшем количестве, J2M «Рейден». Эта армада смогла добиться всего девяти воздушных побед ценой потери 22-х самолетов, в т.ч. всех 12 дислоцировавшихся на Сайпане A6M 265-го кокутая. Американцы признали потерю 11 самолетов, записав на свой счет аж 70 сбитых «джапов». Завоевав превосходство в воздухе, американцы 15 июня начали высадку на Сайпане.

Ремонт двигателя «Сакае 21»

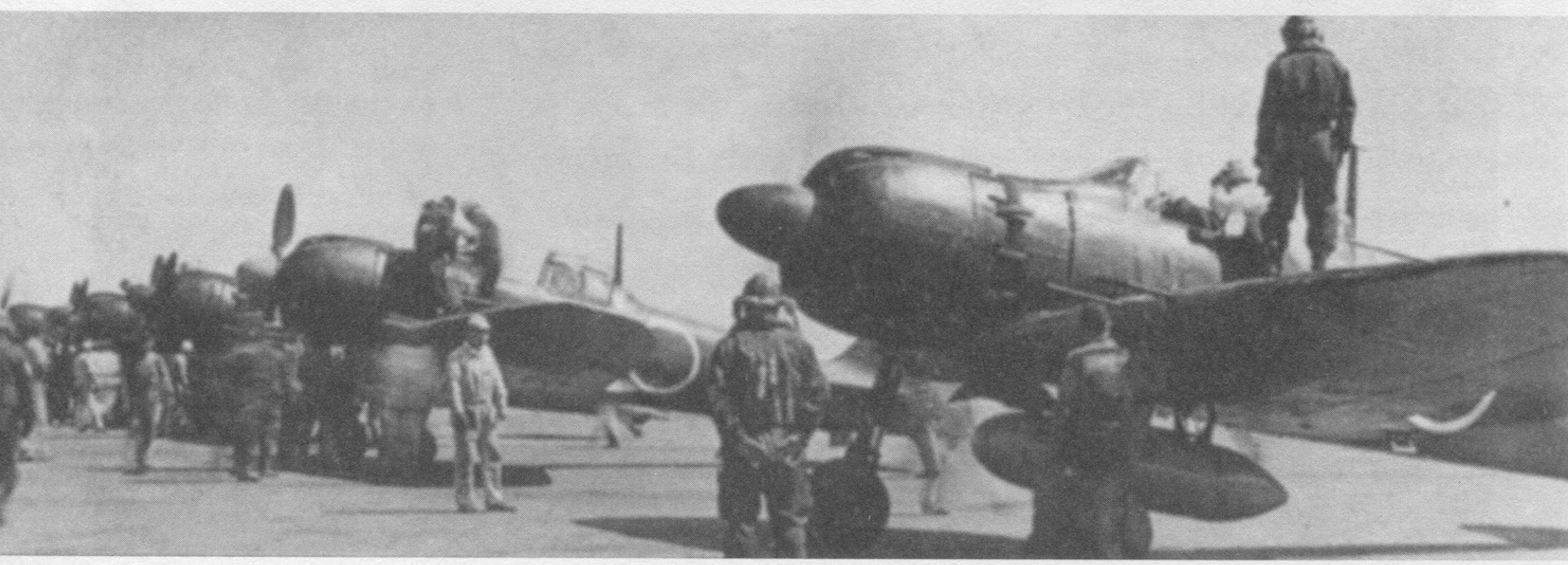


Операция «А-го»
(битва в Филиппинском море)

Для противодействия американскому натиску, командование Императорского флота спланировало операцию «А-го», имевшую целью уничтожение авианосцев американских ударных соединений. Благодаря этому предполагалось захватить господство в воздухе и, в конечном итоге, сбросить американские десанты в море. Флот готовился бросить в бой все силы — ведь захват Сайпана и прилегающих островов давал американцам базы, с которых их бомбардировщики могли достичь Японских островов.

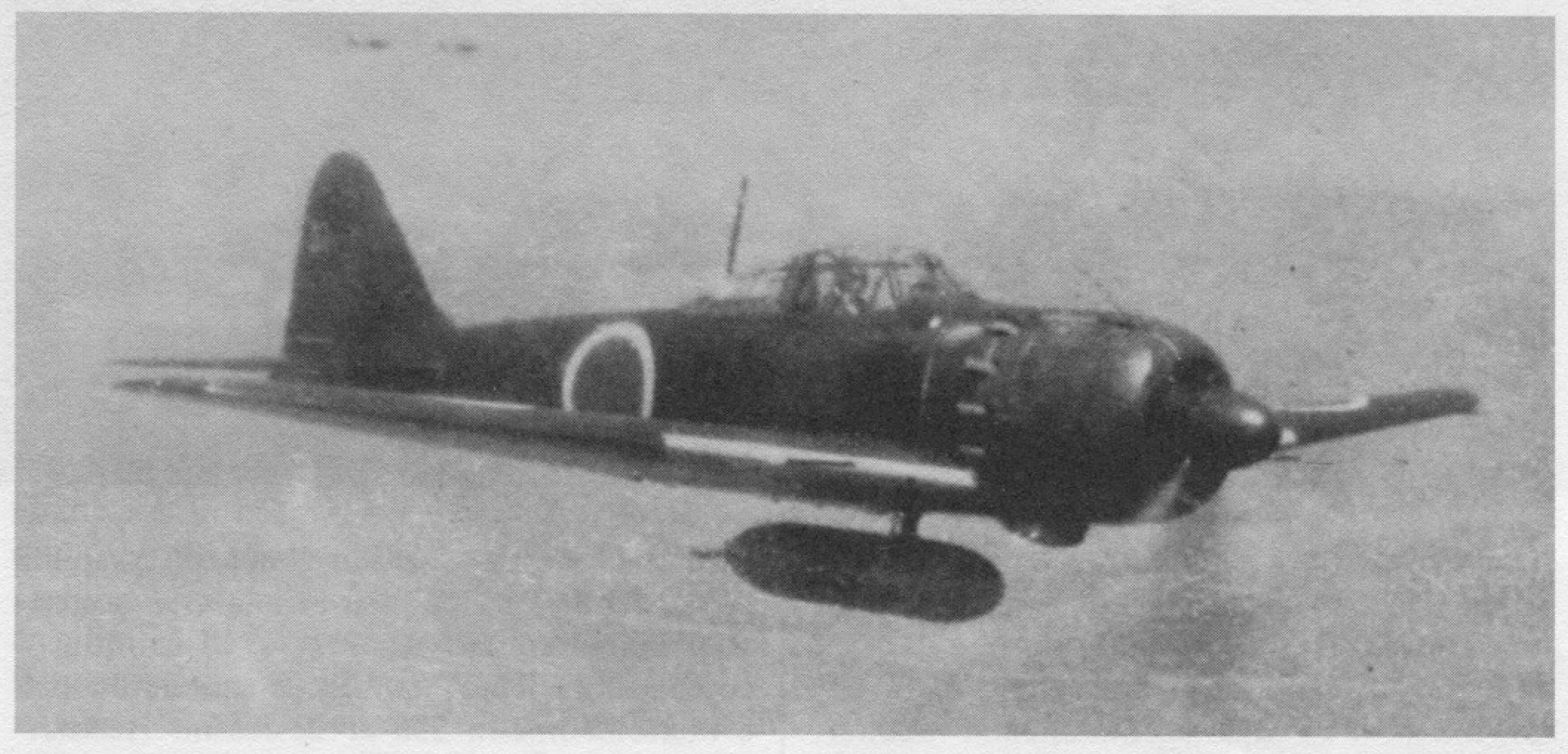
Главную роль в предстоящей операции должна была сыграть палубная авиация с девяти авианосцев. Общее командование авианосным соединением осуществлял вице-адмирал Одзава. 601-й кокутай, самолеты которого были приписаны к кораблям 1-й дивизии авианосцев («Тайхо», «Сёкаку» и «Дзуйкаку»), насчитывал согласно штату 225 самолетов. Каждый из авианосцев нес 27 истребителей A6M5, а ударные самолеты были представлены новыми типами — торпедоносцами B6N1 «Тензан» (по 18 на каждом корабле) и пикировщиками D4Y1 «Сусей» (по 30, в т.ч. по три в разведывательном варианте). К кораблям 2-й дивизии — «Дзуньё», «Хийё» и «Рюхо» — были приписаны 144 самолета 652-го кокутая. Первые два корабля несли по 27 «Зеро» — 18 истребителей A6M5 и 9 истребителей-бомбардировщиков A6M2, а также по 9 торпедоносцев B6N и 18 пикировщиков (на «Дзуньё» — 9 D4Y и 9 старых D3A, а на «Хийё» — 18 D3A). На «Рюхо» также находились 27 «Зеро» — 18 A6M5 и 9 A6M2, и 9 B6N, но пикировщиков не было вовсе. Наконец, корабли 3-й дивизии — «Титосе», «Тиёда» и «Дзуйхо» — несли самолеты 653-го кокутая, наименьшего численно (всего 90 машин) и наименее подготовленного. Каждый из них нес 21 «Зеро», причем 15 из них были истребителями-бомбардировщиками A6M2 и всего 6 — истребителями A6M5; кроме того, на этих кораблях базировалось по 9 торпедоносцев — B6N на «Дзуйхо» и B5N на остальных. Размер полетных палуб авианосцев 3-й дивизии не позволял применять с них новые пикировщики D4Y. Операция «А-го» стала первым, сражением, в котором в значительно количестве применялись «Зеро» новой модификации — A6M5, старым же A6M2 отводилась роль истребителей-бомбардировщиков, вооруженных 250-кг бомбами. В этом качестве «Зеро» отличались очень неплохой точностью бомбометания с пикирования, не уступая в этом отношении специализированным пикировщикам. Определенную трудность для одноместных машин представляла навигация, поэтому группы A6M2 лидировались торпедоносцами B6N. Но в реальном бою эффективность пикировщиков A6M2 оказалась невысокой — их пилотировали молодые пилоты, не обладающие достаточным опытом и выносливостью. Преодолев 350 миль до американских кораблей, большинство этих летчиков оказалось в полуобморочном состоянии, так что о точном бомбометании речь не шла. В общей сложности на борту японских авианосцев находилось 225 «Зеро» — примерно половина всех палубных самолетов. Американцы же противопоставили 15 флотских авианосцев (без учета 11 эскортных авианосцев), на борту которых находилось порядка 900 самолетов — вдвое больше, чем на японских кораблях.

18 июня японское авианосное соединение выслало 13 самолетов-разведчиков на поиск



«Пятерки» на Филиппинах, 1944 г.

вражеских авианосцев, но враг так и не был обнаружен. На рассвете следующего дня на поиск вышло сразу 43 разведчика, около половины из которых были сбиты. Но оставшимся удалось определить местоположение американских авианосцев, и с японских кораблей начали поднимать ударную группу. 601-й кокутай выслал 53 пикировщика и 27 торпедоносцев под прикрытием 48 A6M5. Одиночный разведчик D4Y1-C непосредственно перед выходом ударной группы в район цели поставил помехи американским радарам наведения авиации, сбросив полоски алюминиевой фольги. Это мероприятие было успешным, поскольку ложная цель отвлекла 14 истребителей из эскадрильи VF-25. Но японцев это не спасло. На удалении около 40 миль от американских авианосцев соединение 601-го кокутая было перехвачено эскадрильей VF-15 под командованием капитан-лейтенанта Дэвида МакКемпбелла. Пока четверка «Хеллкэтов» связала боем истребители прикрытия, остальные шесть машин принялись за ударные машины. В итоге было заявлено об уничтожении 14 пикировщиков, шесть из которых — на счету самого МакКемпбелла. А далее в дело включились ещё более полусотни «Хеллкэтов» из четырех других эскадрилий. Вырваться из такой мясорубки и прорваться к цели смогли лишь около 20 японских самолетов. Особых успехов им добиться не удалось. В частности, один из «Сусеев» угодил зажигательной бомбой в полетную палубу авианосца «Уосп», но та была свободна от самолетов, так что пожара удалось избежать. Два других D4Y1 атаковали авианосец «Банкер Хилл», повредив близкими разрывами бомб бортовой самолетоподъемник. Остальные уцелевшие пикировщики безрезультатно атаковали авианосец «Энтерпрайз» и линкор «Алабама». Всего этого удалось добиться ценой огромных потерь — из боевого вылета не вернулось 96 самолетов 601-го кокутая (75 %





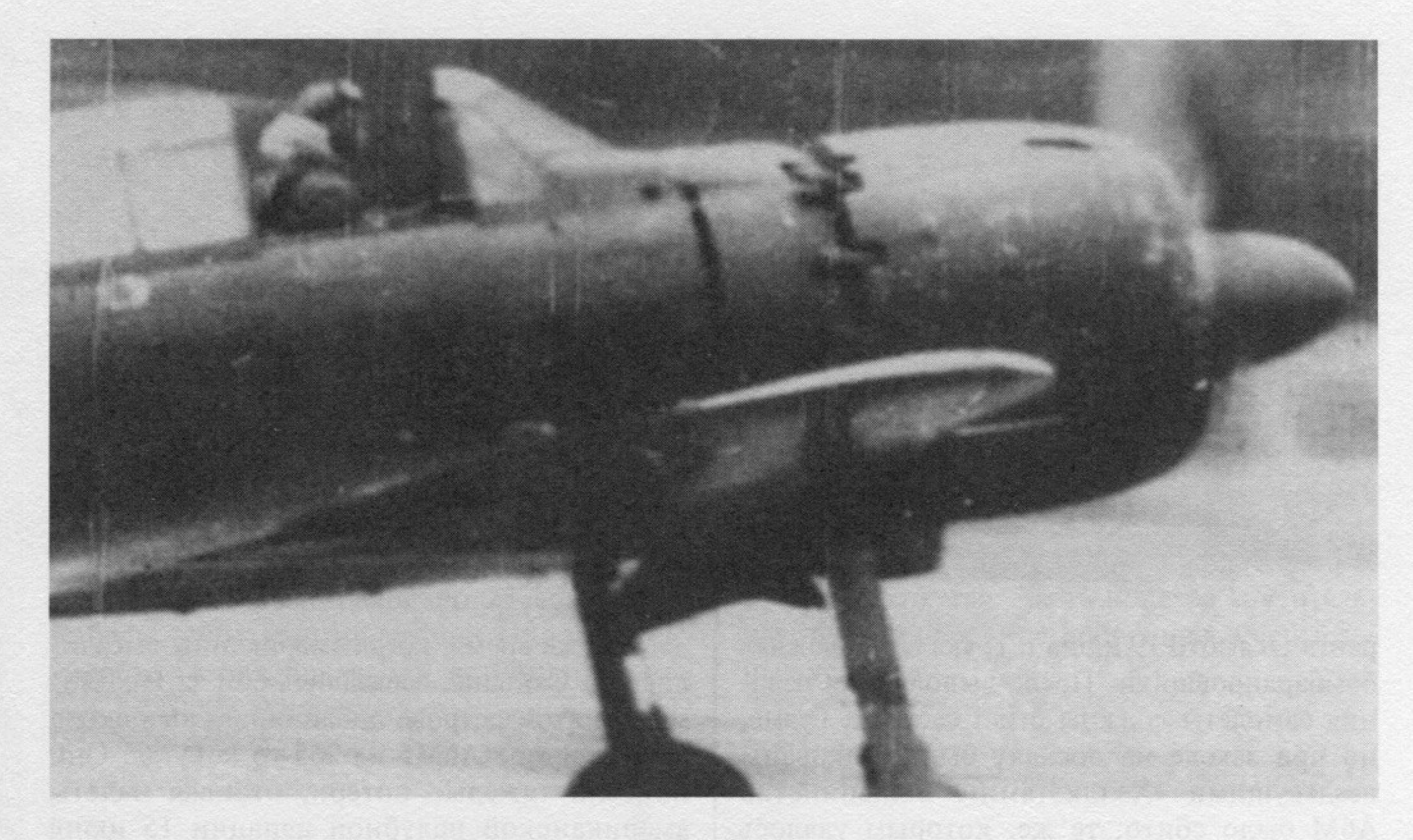
A6M5c с подвесным баком



Смешанные группы самолетов на авиабазе Оита, Япония, 1944 г. На переднем плане А6М5 модель 52 из 653 кокутая

первой волны), в т.ч. 32 «Зеро». Вторая волна состояла всего лишь из четырех «Зеро», прикрывавших 10 пикировщиков и четыре торпедоносца. Пока она шла к цели, около 9.10 утра американская подлодка торпедировала авианосец «Тайхо», а вскоре после полудня другая субмарина всадила четыре торпеды в «Сёкаку». Таким образом, из трех авианосцев 1-й дивизии остался один «Дзуйкаку». Когда вечером 19 июня соединение Одзавы было атаковано американской палубной авиацией, с борта «Дзуйкаку» на перехват поднялось лишь восемь А6М5, ведомых лейтенантом Йосио Фукуи. Их пилоты заявили об уничтожении 15 вражеских самолетов, но и сами в большинстве своем вынуждены были садиться на воду — в наступивших сумерках не было никаких шансов успешно вернуться на авианосец. Когда «Дзуйхо» вышел, наконец, из боя, на его борту оставалось всего четыре «Зеро», два D4Y1 и один «Тензан» — жалкие 3 % от исходного состава 601-го кокутая...

653-й кокутай выслал в первой ударной волне около 7 часов утра 18 июня 47 самолетов. Большинство из них — 40 единиц — составляли «Зеро», причем 25 самолетов шли с подвешенными 250-кг бомбами. Неопытные пилоты не смогли удержать строй, и группа раскололась на две. Первая из них была атакована «Хэллкэтами» и в мгновение ока потеряла семь самолетов — шесть «Зеро» и одного B6N, вторая же вернулась, так и не обнаружив цели. Спустя 2 ч. 20 мин. следом за первой волной поднялась в воздух вторая. Она также разделилась на две группы, одна из которых (6 А6М5 и 9 пикировщиков) поначалу не обнаружила врага, и уже готовилась садиться на о. Рота. Вдруг пилоты заметили американские корабли, но попытка выйти в атаку оказалась неудачной — был сбит один «Зеро» и пять D4Y1. Другая, значительно большая по численности группа (20 А6М5, 27 D3A2 и два B6N1) также не обнаружила противника. Но когда после трехчасового полета её самолеты заходили на посадку на о. Гуам, на них, как снег на голову,



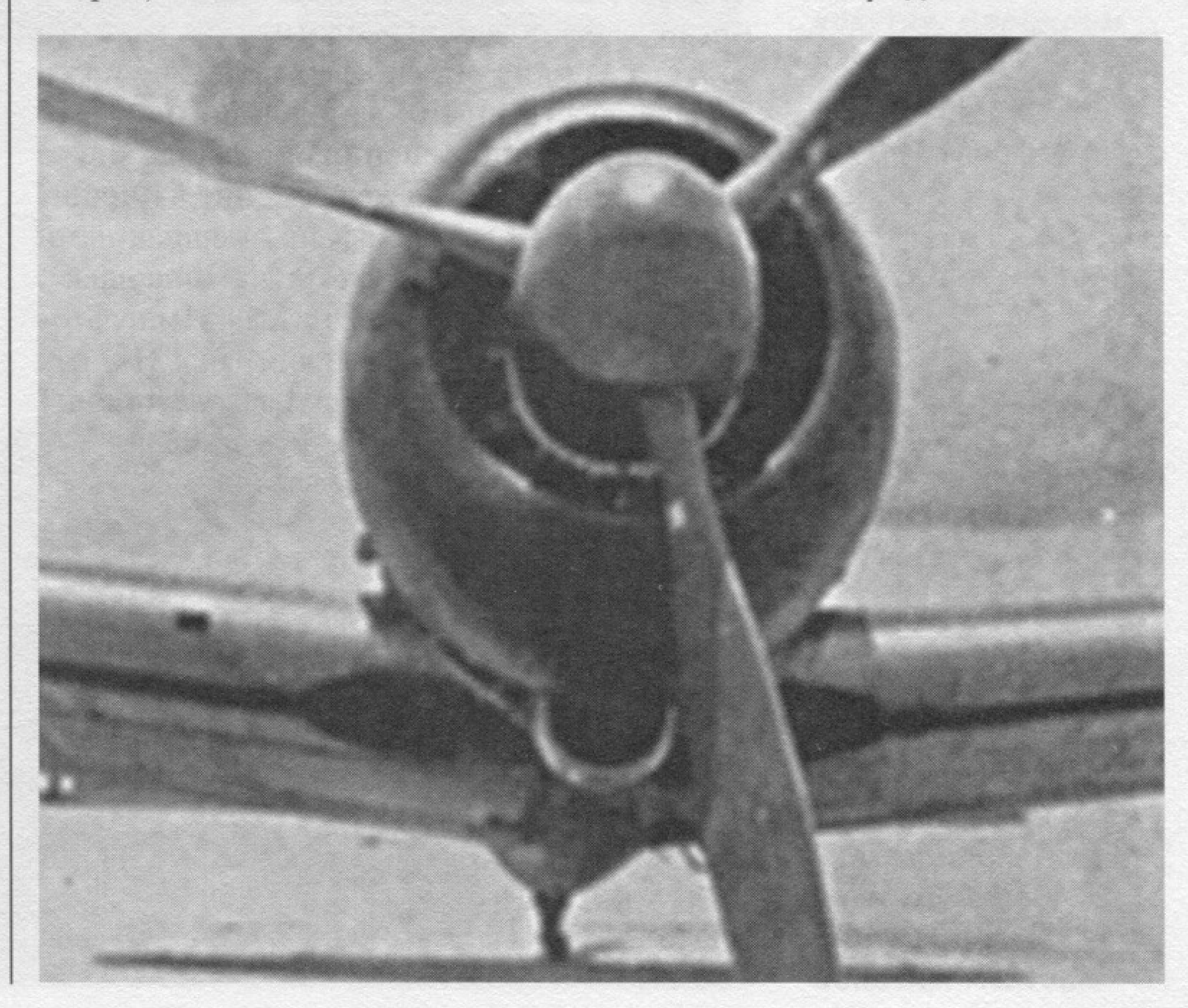
Взлёт А6М5

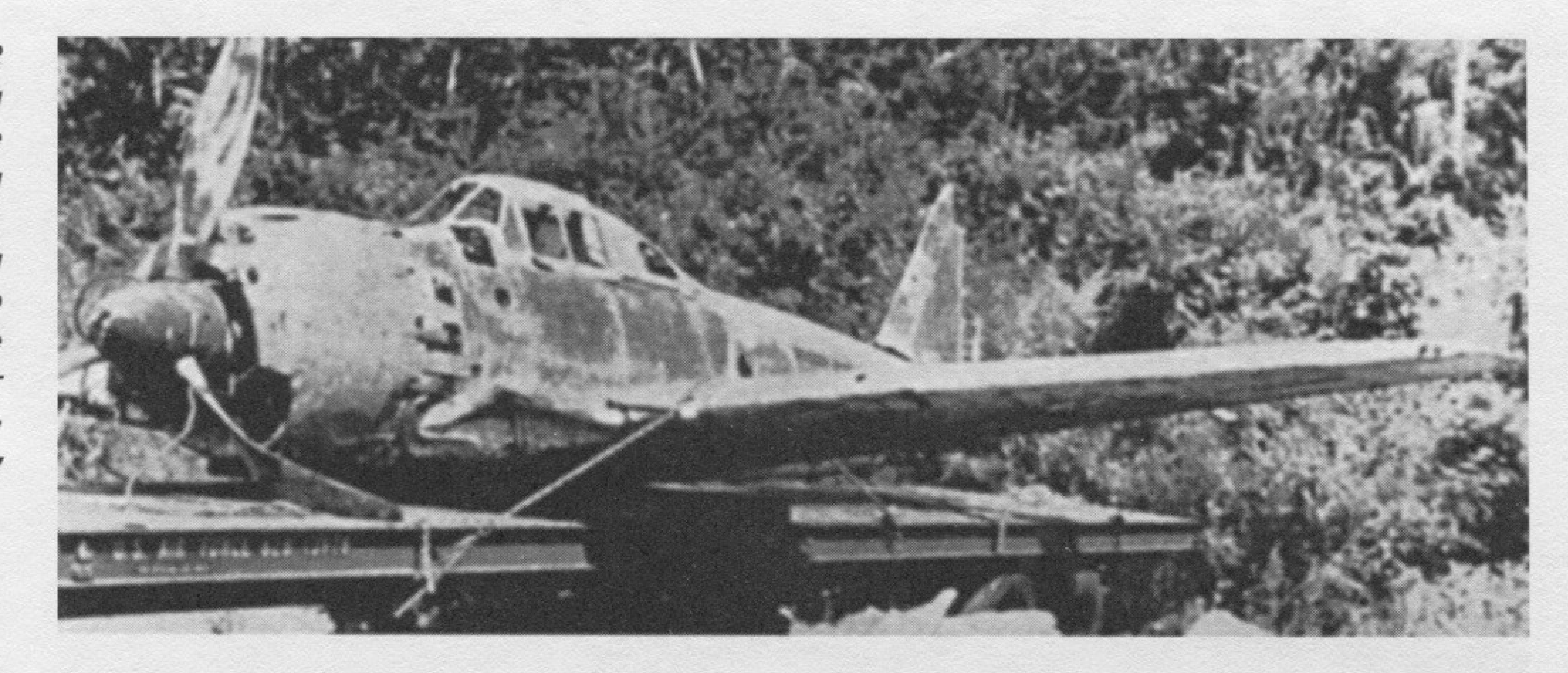
свалились 27 «Хэллкэтов». В итоге, 21 ударный самолет и 19 «Зеро» были сбиты. Японские истребители попытались оказать сопротивление, «завалив» шесть американских истребителей, но разница в классе самолетов и уровне подготовки пилотов была явно не в их пользу. К концу дня от 653-м кокутая осталась от силы треть первоначального состава — 38 «Зеро» (из них половина истребителей-бомбардировщиков) и восемь торпедоносцев — пикировщик не уцелел ни один! Вечером следующего день 26 «Зеро» поднялись в воздух для перехвата большой группы американских самолетов. Около 18.40 завязался бой, в котором было сбито два F6F-3 и 9 торпедоносцев «Авенджер». Потери японских истребителей составили 14 машин — 11 были сбиты, а три сели на вынужденную на воду. Пилотам «Зеро» не удалось сорвать атаку — «Хийё» получил две торпеды с «Авенджеров» и около 20.30 затонул, а «Дзуньё» был поврежден. После боя в 653-м кокутае осталось 17 самолетов — 16 «Зеро» (в т.ч. пять истребителей бомбардировщиков) и один «Тензан».

652-й кокутай большинство своих самолетов утром 18 июня выслал в первой волне — все 45 имевшихся истребителей-бомбардировщиков «Зеро» и восемь торпедоносцев B6N1 шли в сопровождении 14-ти А6М5. Около 10.20 их перехватили 11 «Хэллкэтов» с авианосца «Эссекс», к которым вскоре присоединились истребители с других авианосцев. Итог боя оказался плачевным для японцев — было сбито два торпедоносца, 32 истребителя-бомбардировщика и восемь А6М5 группы сопровождения. 19 июня уцелевшие «Зеро» вместе с истребителями 653-го кокутая отбивали атаки американских самолетов на свои авианосцы. Ценой значительных потерь удалось сбить 20 вражеских самолетов. И хотя ни один авианосец 3-й дивизии не погиб, на их палубах осталось всего 11 самолетов — шесть B6N1 и пять «Зеро» (в т.ч. три истребителя-бомбардировщика).

В операции «А-го» приняла участие и авиация берегового базирования. 253-й кокутай в полном составе (13 боеспособных «Зеро») под командованием капитана 3-го

Капот «пятерки» спереди





«Зеро» модель 52 из 343 кокутая птерпел крушение возле острова Гуам 19 июня 1944 г. Американцы смогли поднять его в 1962 г. На снимке запечатлен момент погрузки «трофея» на платформу

ранга Окамото 19 июня с Трука сопровождал бомбардировщики. После выполнения задания самолеты должны были сесть на Гуаме, но при заходе на посадку были атакованы вездесущими «Хэллкэтами». Большинство A6M было сбито, те же, которым удалось приземлиться, были настолько изрешечены пулями, что ни о каком дальнейшем их боевом применении и речи быть не могло. 201-й, 261-й, 263-й и 343-й кокутаи, также участвовавшие в «А-го», тоже понесли тяжелые потери. Несмотря на отдельные успехи, авиация была обескровлена. Типичным является пример пилота 343-го кокутая Нобуя Одзаки. В бою 19 июня он сбил два «Хэллкэта», но и его A6M5 был подбит. Одзаки сел на вынужденную в джунглях Гуама, был найден японскими солдатами, но вследствие полученных ранений умер. Американцы вполне могли себе позволить платить за каждого сбитого японского истребителя двумя и больше собственными самолетами, но и это соотношение постепенно менялось не в пользу японцев. Само же сражение в Филиппинском море было прозвано американцами «Великая Марианская охота на индюшек». Очередная «решительная битва» Императорского флота снова была проиграна. Но, как в греческой трагедии, пьесу следовало доиграть до конца. Ведь оставались те, кто просто не мог смириться с неизбежностью поражения...

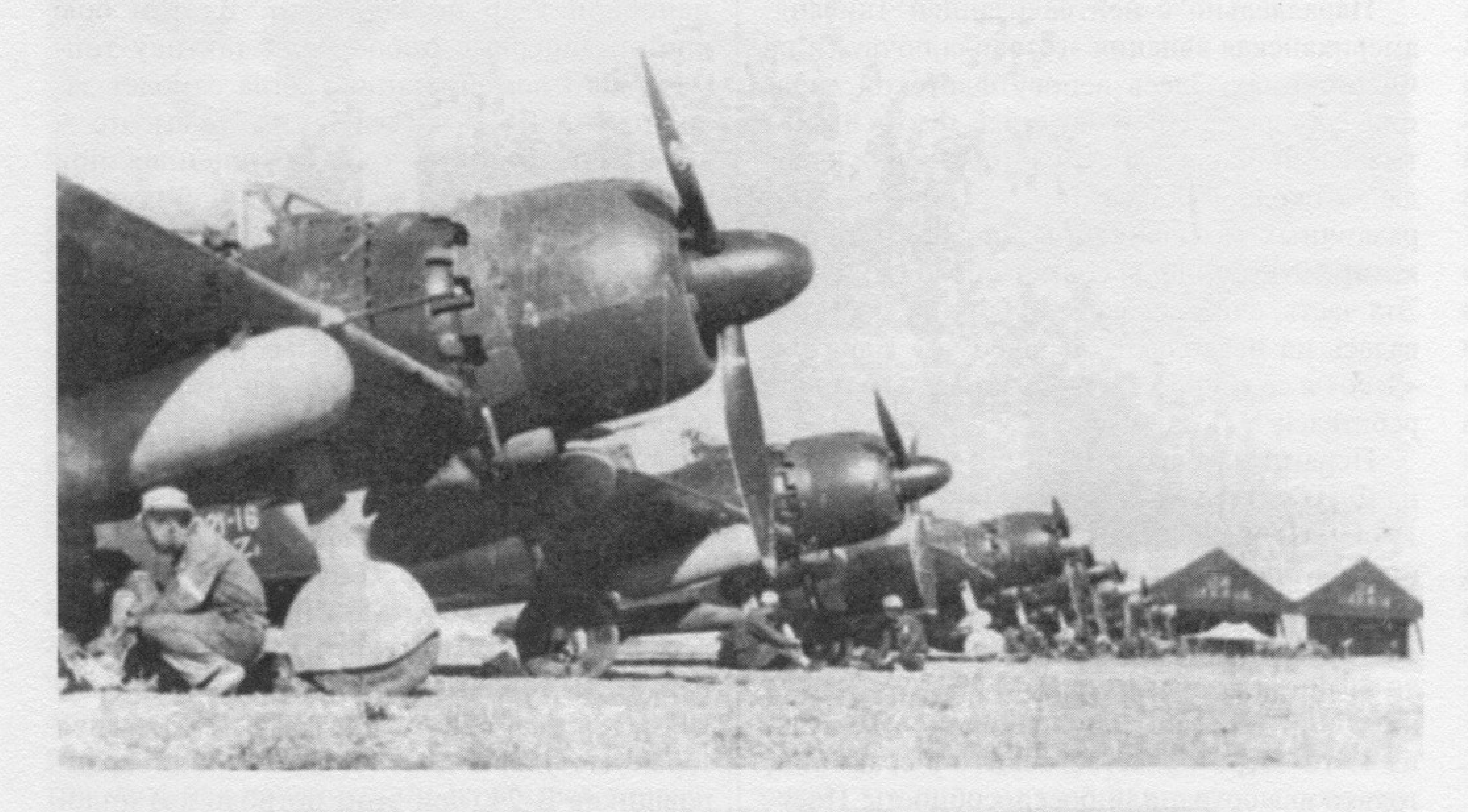
В то же время, когда американцы высадились на Сайпане, завязались бои за Иводзиму. На этом острове дислоцировалось около двух десятков A6M5 из 265-го кокутая. Они понесли тяжелые потери, отбивая налеты американской палубной авиации 15 июня 1944 г. Для усиления ПВО на остров прибыл 252-й кокутай, состоящий из двух хикотаев — 302-го и 317-го. Уже 24 июня новоприбывшие пилоты вступили в бой — остров атаковала большая группа американских палубных истребителей. Японские пилоты заявили 19 воздушных побед ценой потери 10 собственных «Зеро». В числе погибших оказался и командир 302-го хикотая капитан-лейтенант Нобуо Ава. 3 и 4 июля налеты повторились, и снова японцы понесли тяжелые потери — было сбито 14 A6M5 (заявлено 13 сбитых американских самолетов). В дальнейшем уцелевшие «Зеро» неоднократно поднимались на перехват соединений бомбардировщиков B-29, следовавших на Японию. В одном из таких вылетов погиб командир 317-го хикотая Хидехиро Накава, 21 ноября таранивший вражеский самолет. Остатки 252-го кокутая возглавил старший лейтенант Кенйи Омура. Под его командованием 27 ноября все 11 боеспособных A6M5 с подвешенными 250-кг бомбами стартовали для удара по американскому аэродрому на Сайпане. Ни один самолет не вернулся...



Судя по этому снимку, другой сбитый A6M5 модель 52 из 252 кокутая стал предметом исследования любопытных местных жителей

Филиппины

Следующей важной целью американского наступления стали Филиппинские острова. Памятуя о той важной роли, которую сыграли при захвате японцами Филиппин базы на Тайване, американское командование решило, прежде всего, нейтрализовать этот «непотопляемый авианосец». На острове дислоцировался очень сильный 2-й воздушный флот, насчитывавший 737 самолетов (из них свыше 200 истребителей). В системе ПВО Тайваня, наряду с истребителями других типов, были задействованы и «Зеро». 12 октября 1944 г. 43 A6M из состава 221-го кокутая принимали участие в отражении американского налета. Было заявлено 23 воздушные победы, собственные потери составили 15 «Зеро». 14 октября в бой вступили «Зеро» 254-го кокутая. Они сопровождали дюжину пикировщиков D4Y1, пытавшихся добить поврежденный крейсер «Канберра». На их пути встали семь «Хэллкэтов» из эскадрильи VF-11. И хотя истребители сбили три F6F, а четвертый был сбит стрелком пикировщика, атака была сорвана. 16 числа 16 A6M из обеих кокутаев сопровождали бомбардировщики в налете на американские авианосцы, но большинство японских самолетов вернулось на базы, так и не обнаружив противника. Из тех же, что вышли-таки на цель, два «Зеро» было сбито. Американские потери составили также два истребителя F6F. В ПВО баз на Тайване приняли участие и остатки палубного 653-го кокутая. Часть понесла значительные потери, так и не добившись значительных успехов.



Самолеты A6M5 модель 52b из 221 кокутая. Аэродром Касанохара на юге Японии, весна 1944 г.



На этих «пятерках» редкие для архивных фото подкрыльевые 150-литровые баки

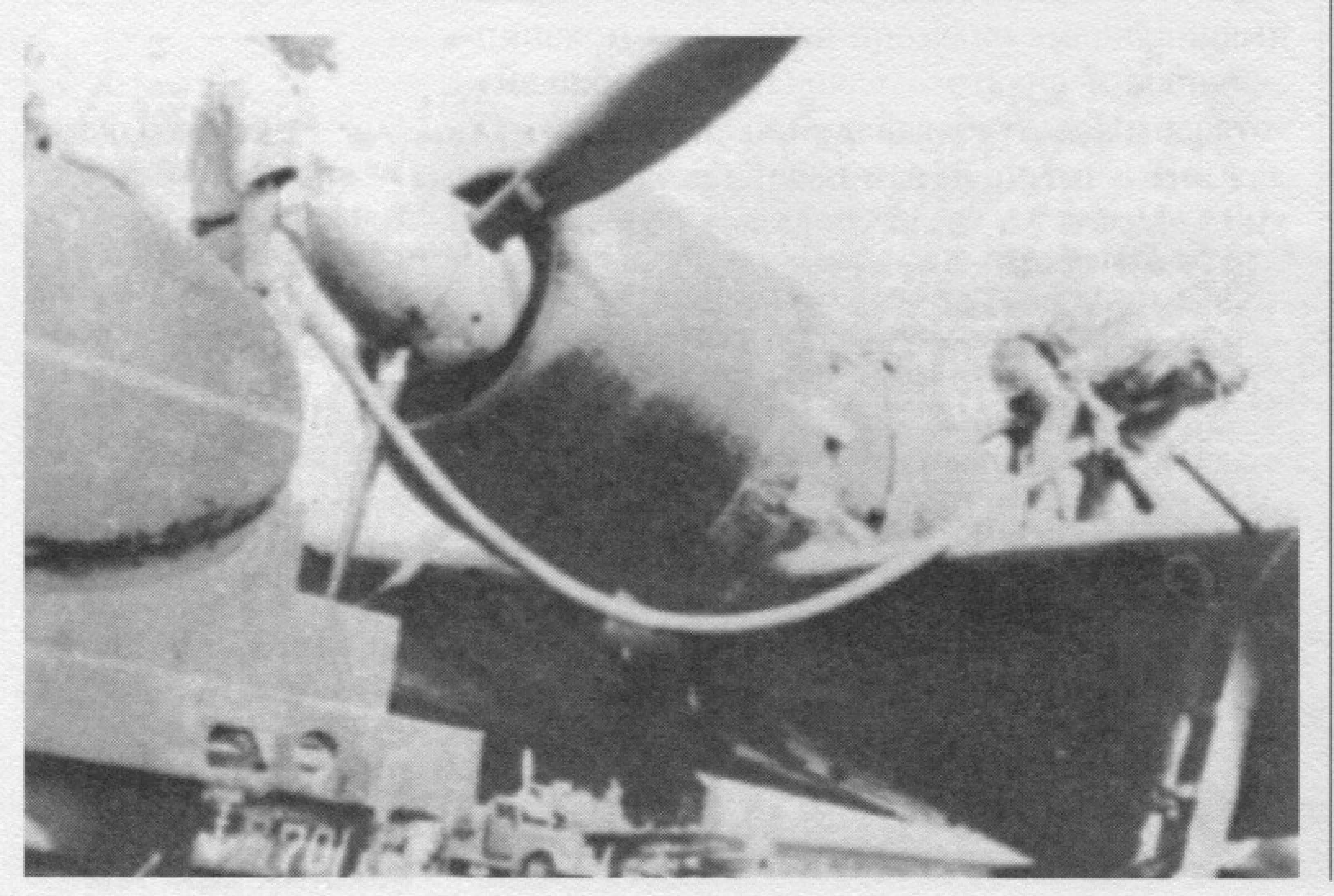


A6M5 модель 52b из 221 кокутая, весна 1944 г.

Параллельно с нейтрализацией Тайваня, американская авиация «готовила почву» и на Филиппинах. Здесь основу флотской авиации составлял 1-й воздушный флот, насчитывавший около 300 самолетов. Львиную долю — около 150 машин — составляли A6M различных модификаций, большинство из которых входило в состав 201-го кокутая. Эта часть, считавшаяся элитной, дислоцировалась на нескольких аэродромах. Наряду с «Зеро» в её составе имелось и несколько истребителей N1K1-J «Сиден».

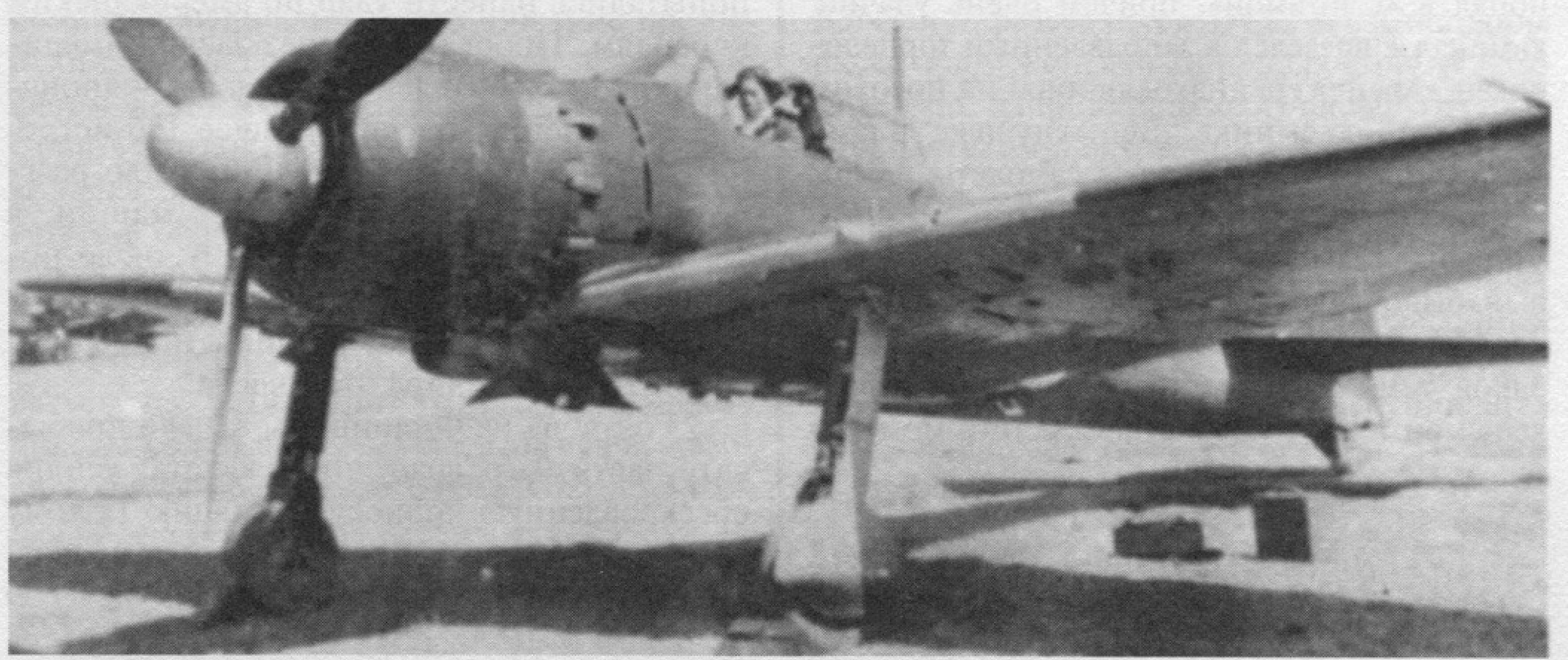
Первый массированный налет на объекты на Филиппинах состоялся утром 12 сентября 1944 г. В числе поднявшихся на перехват истребителей был и 41 «Зеро». Их пилоты рапортовали об уничтожении 23 американских самолетов. Но и собственные потери были крайне тяжелыми: 25 A6M сбито, а ещё 14 получили серьезные повреждения. То есть, из 41-го «Зеро», участвовавшего в сражении, только два сохранили боеспособность! Пострадали и самолеты на аэродромах — 25 «Зеро» на земле было уничтожено, а ещё 30 получили повреждения. На следующий день около 300 американских палубных самолетов атаковали Себу и Легаспи, нанеся очередные потери 201-му кокутаю. 21 и 22 сентября американцы бомбили Манилу. Дислоцированная в её окрестностях часть 201-го кокутая подняла на перехват 42 «Зеро», которые сбили 27 машин ценой потери 20 собственных. Ещё десять A6M было уничтожено на земле. 22 сентября 15 «Зеро» 201-го кокутая совместно с десятком «Сусеев» осуществили налет на американские корабли. При этом роли между самолетами распределились несколько необычно — группа пикировщиков выполняла отвлекающий маневр, в то время как «Зеро», вооруженные 250-кг бомбами, наносили удар по кораблям. В этом бою японцы впервые опробовали тактику топмачтового бомбометания, когда самолет заходит на цель на предельно малой высоте — на уровне топов мачты. Сброшенная при этом бомба рикошетирует от водной поверхности и поражает корабль в борт. Оценка результатов налета, как и в большинстве других случаев, была диаметрально противоположной — японцы заявили о пяти прямых попаданиях, американцы ни одного не подтвердили.

Заправка A6M5 модель 52



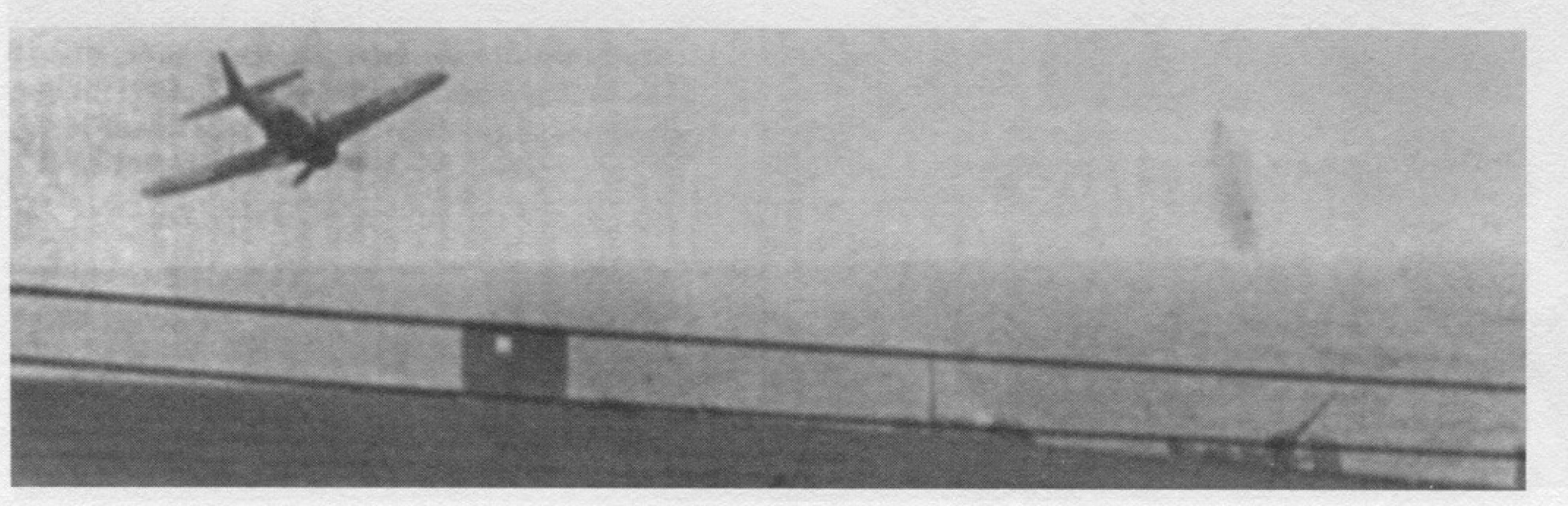
19 октября на базу Кларк в окрестностях Манилы прибыл вице-адмирал Такидзиро Ониси — инициатор создания частей смертников-камикадзе, рассматривавшихся им как единственный способ нивелировать подавляющее численное превосходство врага. Его идеи попали на подходящий грунт — 201-й кокутай ещё в июле 1944 г. применял таранные удары для поражения бомбардировщиков B-24 (при этом погибло два пилота «Зеро»). Уже на следующий день была сформирована специальная часть «Симпу», в состав которой вошли 24 добровольца из 201-го кокутая во главе с капитан-лейтенантом Юкио Секи. Первая попытка применить тактику камикадзе, предпринятая старшим лейтенантом Кофу Куно 21 октября оказалась неудачной — его самолет пропал без вести. Но уже 25 октября удалось добиться успеха. В тот день пять A6M2 с 250-кг бомбами, ведомые капитан-лейтенантом Секи, в сопровождении группы истребителей A6M5 атаковали американские эскортные авианосцы. Первым был поражен «Санти» — «Зеро» врезался в палубу, пробил её, и взорвался в ангаре, вызвав пожар. В довершение, практически одновременно «Санти» получил торпеду с японской подлодки I-56. Но перестроенный из танкера авианосец обладал со-





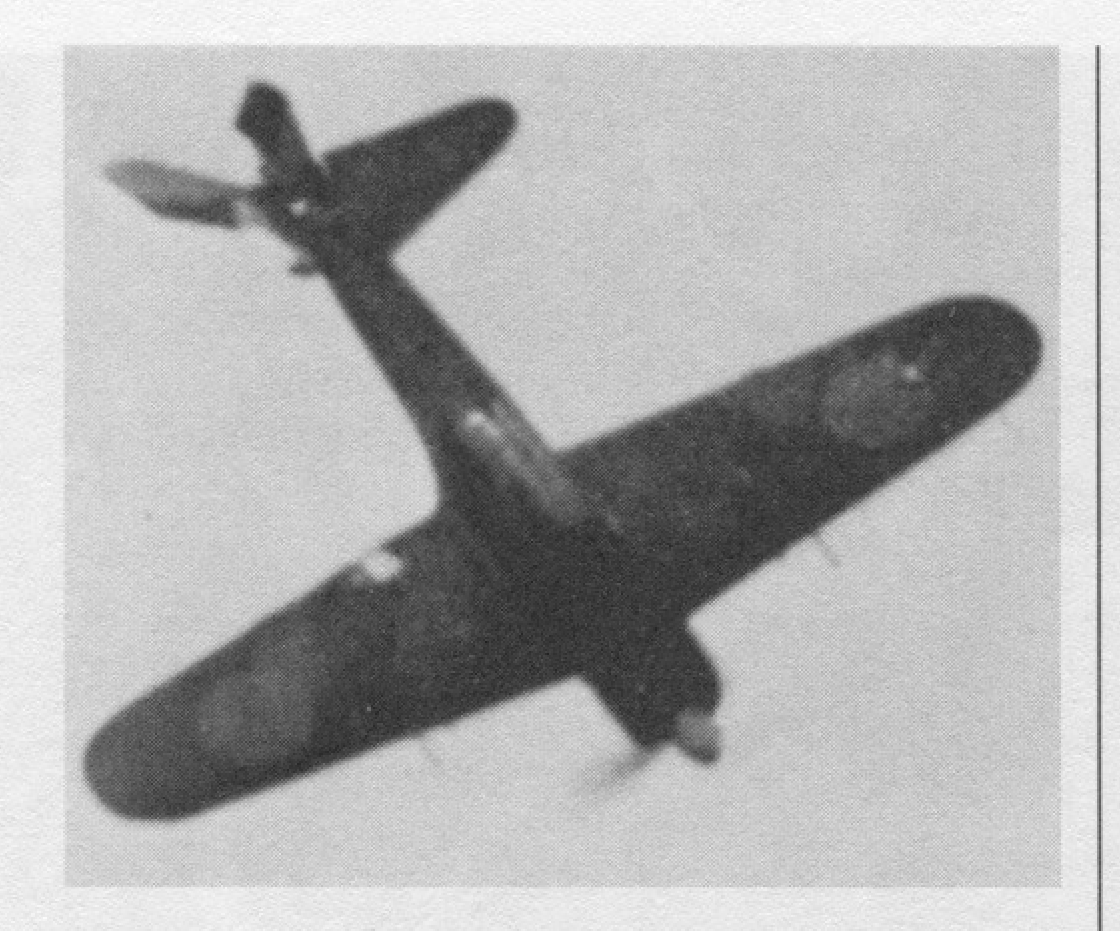
Летчики-камикадзе 201 кокутая на самолетах A6M2 и A6M5. Аэродром Мабаракат, Филиппины, 25 октября 1944 г. Первые два самолета с подвешенными бомбами, остальные — с топливными баками для сопровождения камикадзе. Это одна из первых миссий на совершенно добровольной основе

лидным запасом плавучести и не погиб. Также уцелел однотипный «Свани», тоже получивший «Зеро» в ангар. Другие самолеты, атаковавшие авианосцы «Сэнгамон» и «Петроф Бэй», были сбиты зенитками. Спустя три часа над авианосцами появилась вторая группа A6M2, пилотируемых самоубийцами. Первый из них целился в надстройку «Риткан Бэй», но промахнулся, и, скользнув по палубе, упал в море. Однако его бомба взорвалась на полетной палубе и причинила некоторые повреждения. Камикадзе, атаковавшие «Фэншо Бэй» и «Уайт Плэйнс», промахнулись, но последний самолет врезался в авианосец «Сент Ло». Попадание вызвало детонацию боезапаса, в результате чего авианосец переломился надвое и затонул. Пилоты истребителей сопровождения доложили также, что один из камикадзе якобы потопил крейсер, но это не соответствовало действительности. Наконец, вечером того же дня пилоты «Симпу» предприняли третью попытку самоубийственной атаки. В ней участвовало три A6M2, прикрываемые парой A6M5, в то время как дюжина пикировщиков D4Y отвлекала на себя внимание ПВО.



Камикадзе на A6M2 в атаке на американский эскортный авианосец «Уайт Плэйнс». Возможно, мы можем видеть это фото, датированное 25 октября 1944 г., только потому, что летчик так и не смог попасть в борт корабля...

«Зеро» с пврежденным стабилизатором в падении



Первые два «Зеро» промахнулись, но третий попал в «Сэнгамон», причем очень удачно: камикадзе врезался в заправленный торпедоносец «Авенджер», находящийся на носовом самолетоподъемнике. Вспыхнувшее пламя мгновенно охватило другие самолеты на полетной палубе. Но, как и «Санти», «Сэнгамон» был бывшим танкером, потопить который было довольно непросто. Выгоревший корабль, на котором погибло более 150 моряков, тем не менее, остался на плаву и после ремонта вернулся в строй. С того момента тактика камикадзе применялась все шире. Только из состава 201-го кокутая в самоубийственных атаках погибло свыше 200 пилотов! Последняя атака камикадзе на Филиппинах была зафиксирована 25 января 1945 г., причем около 80 % самолетов, пилотируемых самоубийцами, составляли именно «Зеро».

Японская авиация «штурмует» американский флот



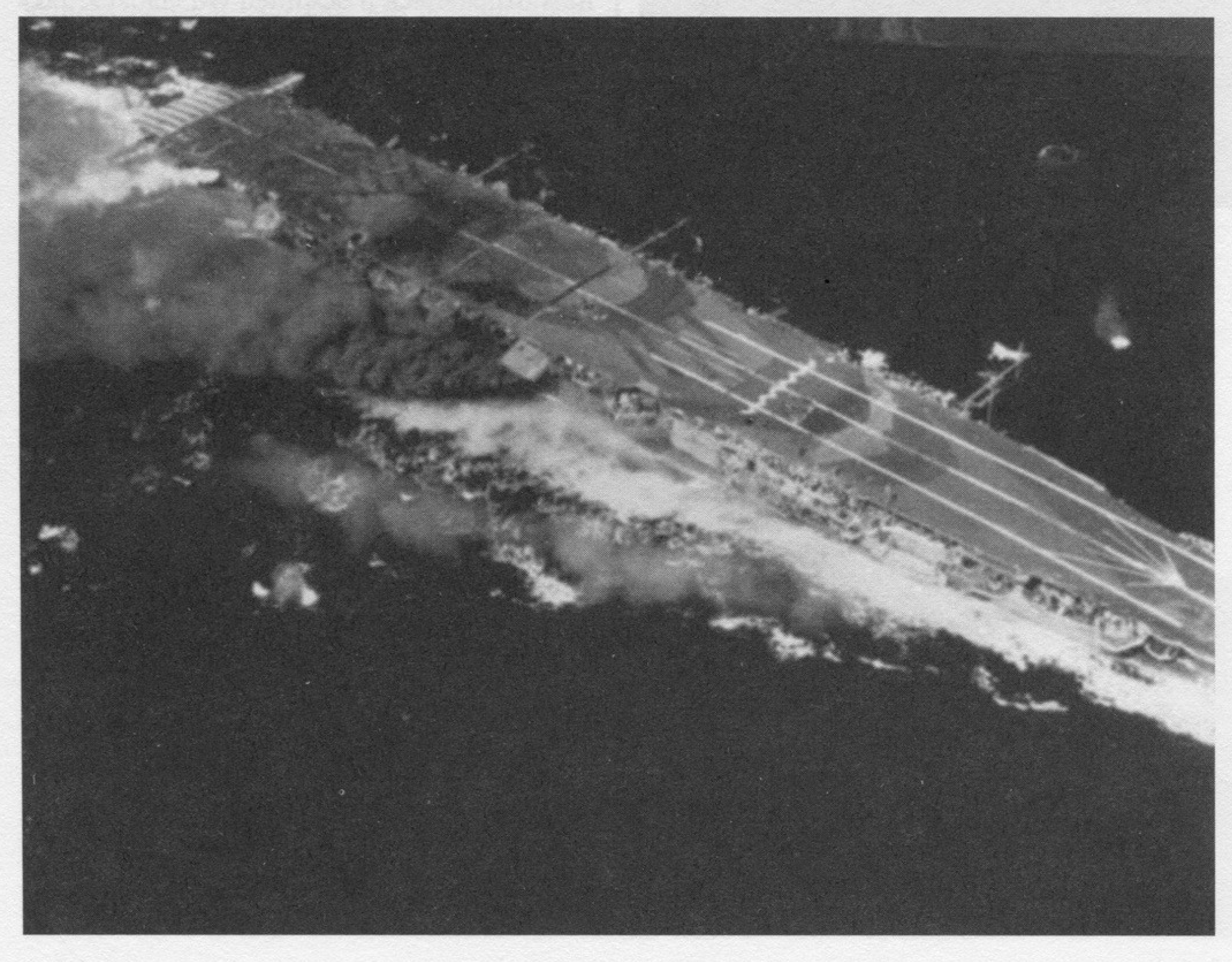
Наряду с 201-м кокутаем, Филиппины обороняли ещё несколько частей, вооруженных «Зеро». Среди них был воссозданный после разгрома на Марианах 252-й кокутай. Его главные силы, возглавляемые капитаном 2-го ранга Минору Кобаяси, в октябре 1944 г. прибыли на базу Кларк. 24 октября 26 «Зеро» этого кокутая в составе большого соединения японских самолетов попытались нанести удар по американским кораблям. Прорваться через заслон американских истребителей не удалось — японское соединение, насчитывавшее 136 истребителей и 63 бомбардировщика было разгромлено. Потери составили 67 машин, в т.ч. 11 «Зеро» 252-го кокутая. В числе погибших был и Кобаяси. Вообще же, 252-му кокутаю «везло» — до середины ноября погибли три командира этой части.

23 октября на Филиппины начали прибывать части 2-го воздушного флота, усилив обескровленную японскую авиацию (к тому времени 1-й флот насчитывал всего полсотни боеготовых самолетов, в том числе 30 истребителей). В числе передислоцированных был и 221-й кокутай. Его разместили на аэродроме Ангелес. Уже на следующий день его «Зеро» включились в боевые действия, понеся серьезные потери. В дальнейшем 221-й кокутай принимал участие в налетах на Лейте и ПВО района базы. В декабре к двум штатным хикотаям этой части добавили ещё четыре — 303-й, 304-й, 315-й и 317-й, сделав её наиболее крупной авиачастью на Филиппинах. Но уже к 20 декабря в 221-м кокутае осталось всего 20 исправных A6M, сосредоточенных на аэродроме Ангелес. 24 декабря в воздушном бою погиб командир кокутая капитан 3-го ранга Каваи, а в течение двух следующих дней на земле были уничтожены остальные самолеты части. В числе сил, переброшенных с Тайваня, был и отряд из состава 254-го кокутая. Подразделение, насчитывавшее 9 «Зеро», прибыло 27 октября. Его пилоты участвовали в боях над заливом Лейте, прикрытии конвоев и ПВО, но уже к 12 ноября часть практически прекратила существование — в ней остался лишь один боеготовый самолет.

Бои за Филиппины наглядно показали, насколько большим стал разрыв между тех-

ническим и тактическим уровнем американской и японской авиации. Если в начале войны японское командование не без оснований считало один «Зеро» стоящим нескольких вражеских истребителей, то теперь соотношение стало прямо противоположным. Характерным примером стал бой 24 октября 1944 г., когда 30 японских бомбардировщиков, сопровождаемых таким же количеством «Зеро», попытались прорваться к американскому авианосцу «Эссекс». Примерно в 50 километрах от цели их встретило семь «Хэллкэтов» воздушного патруля, возглавляемого капитан-лейтенантом Дэвидом МакКэмпбэллом. Быстро сориентировавшись в обстановке, МакКэмпбэлл приказал пяти истребителям заняться вражескими бомбардировщиками — что они и не преминули сделать, сбив девять машин. Сам же со своим ведомым принялся за истребители. Сбив в считанные минуты семь A6M5, пара «Хэллкэтов» вынудила остававшиеся «Зеро» встать в оборонительный круг. А дальше осталось только подождать, когда, исчерпав запас топлива, японские пилоты были вынуждены разорвать строй и попытались прорваться на базу. При этом американские пилоты сбили ещё семь истребителей, доведя количество побед в одном бою до 14 на двоих!

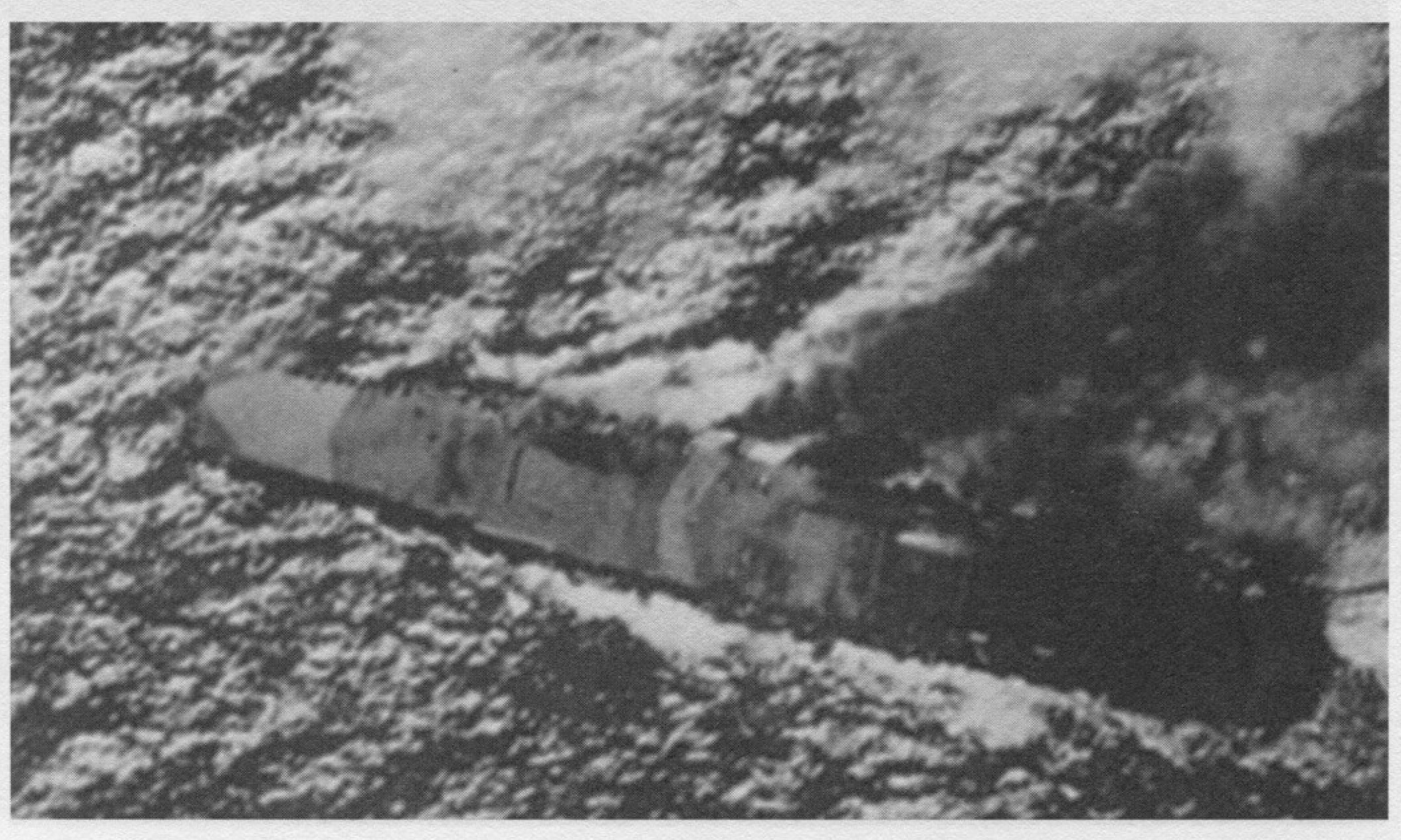
Во время сражения за Филиппины в последний раз в бой вступила японская палубная авиация. Императорский флот попытался реализовать план «Сё» («Победа»). Его замысел состоял в нейтрализации палубной авиации США с тем, чтобы дать возможность нанести удар соединениям надводных кораблей. 18 октября с баз вышли корабельные соединения японского флота, привлекаемые к операции «Сё». В состав одного из соединений — северного, возглавляемого вице-адмиралом Одзавой — вошли четыре авианосца. «Дзуйкаку», «Дзуйхо», «Титосе» и «Тийода» несли жалкие остатки палубной авиации Японии. Базировавшиеся на корабли 601-й и 653-й кокутаи насчитывали 116 самолетов (52 A6M5, 28 A6M2, 25 B6N2, 4 B5N2 и 7 разведчиков D4Y2-C). Состояние парка японской авиации иллюстрирует тот факт, что, например, даже лучше других авианосцев укомплектованный «Дзуйкаку» нес 65 самолетов — две трети своей штатной авиагруппы. Авианосное соединение должно было сыграть роль приманки, оттянув на себя силы американской палубной авиации и обеспечив тем самым прорыв линкоров к американским кораблям. Одзава прилагал все усилия, для того, чтобы быть замеченным врагом. В частности, 23 октября он отправил в эфир длинную радиограмму откры-



Горящий японский авианосец «Дзуйхо». Сражение в заливе Лейте. 25 октября 1944 года

тым текстом. Когда американцы не отреагировали, на следующий день с авианосцев стартовали 56 самолетов ударной группы (в т.ч. 30 истребителей A6M5 и 19 истребителей-бомбардировщиков A6M2, пять B6N2 и два D4Y2). Группа была буквально разгромлена американскими истребителями ещё на дальних подступах. Уцелело лишь девять машин (в т.ч. 5 A6M2), севших на Филиппинах. А 25 октября наступила развязка — над авианосцами Одзавы появились американские самолеты. 13 A6M5 воздушного патруля, возглавляемые капитан-лейтенантом Хонеи Кобаяси, сумели сбить 12 вражеских самолетов, но преимущество американцев было подавляющим. Все четыре японских авианосца погибли. Уцелевшие в воздушном бою «Зеро» сели на воду, а их пилоты были спасены эсминцем «Хацуки». Но, перефразируя известную поговорку, кому суждено утонуть... Спустя несколько часов «Хацуки» был потоплен американскими кораблями. Весь его экипаж и спасенные пилоты погибли. Горстка же уцелевших самолетов с авианосцев, севшая на Филиппинах, ещё несколько дней сражалась. 3 ноября капитан-лейтенант Накагава повел эти самолеты в атаку на американские позиции на Таклобане. Ни одна машина из вылета не вернулась...

После сдачи Филиппин возросло значение Тайваня как базы авиации. Основным способом противодействия американскому натиску становились атаки смертников. Первый вылет камикадзе с Тайваня, оказавшийся и наиболее успешным, состоялся 21 января 1945 г. В составе трех групп стартовало 17 самолетов — шесть D4Y и 11 «Зеро». На подходе к цели шесть машин были сбиты истребителями, но прорвавшиеся причинили немало бед. Первый камикадзе врезался в авианосец «Лэнгли», нанеся ему повреждения. Далее три самолета с интервалом в несколько минут атаковали авианосец «Тикондерога». Вследствие начавшегося пожара и детонации авиационного боезапаса корабль был выведен из строя. Погибло 143 моряка, а 200 получили ранения. «Тикондерогу» пришлось отправить на ремонт, а вместе с ним отправился и эсминец «Мэддокс», также поврежденный камикадзе. И хотя в дальнейшем американский флот постоянно совершенствовал способы борьбы со смертниками, вплоть до конца войны он продолжал нести серьезные потери от «божественного ветра».



Гибель авианосца «Дзуйкаку», 25 октября 1944 г.

Окинава, Японские острова

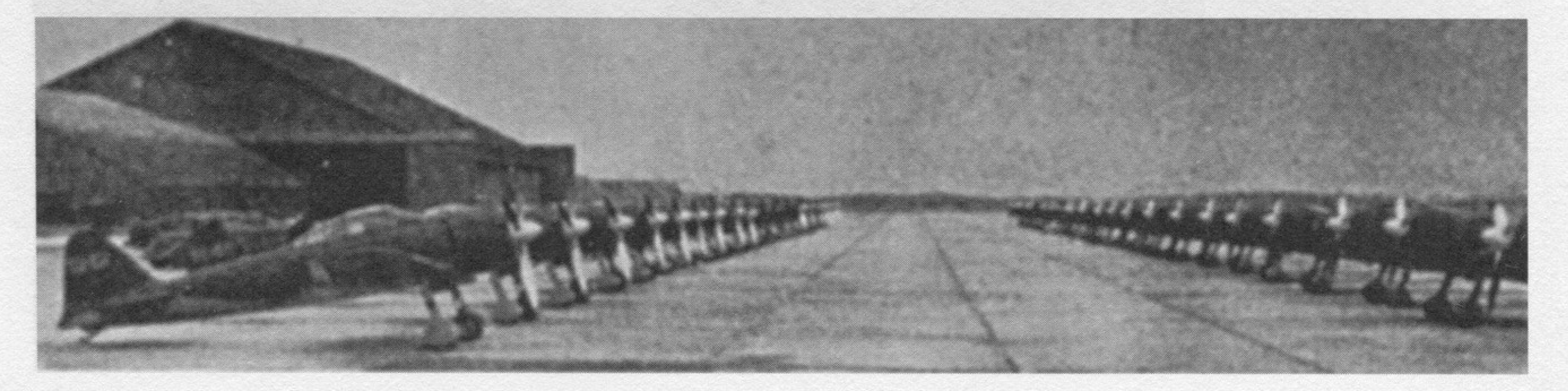
Постоянно возраставшая угроза метрополии вынуждала командование Императорского флота усиливать соединения морской авиации, дислоцированные на Японских островах. Эти соединения были сведены в 3-й воздушный флот. Одним из них стал 210-й кокутай, формирование которого началось 15 сентября 1944 г. на авиабазе Мейи. По замыслу, он предсталял собой очень мощное соединение в составе шести хикотаев, один из которых предполагалось вооружить A6M5 (48 машин), другие же комплектовались истребителями N1K1-J (48), двухмоторными ночными истребителями J1N1-C (12), пикирующими бомбардировщиками D4Y2 (24), торпедоносцами B6N2 (24) и средними бомбардировщиками G4M2 (24). Но ввиду проблем с поставками матчасти 210-й кокутай никогда не достигал штатной численности. В частности, из-за нехватки N1K1-J предназначенный к вооружению этими самолетами хикотай частично вооружили A6M5. В бой пилоты 210-го кокутая вступили 13 декабря 1944 г., когда группа в составе 14 A6M5, трех J1N1-C и четверки N1K1-J отражали налет 71 «Сверхкрепости» на авиазавод «Мицубиси» в Нагое. Истребители заявили об уничтожении двух B-29. Пять дней спустя, во время очередного налета на Нагою, кокутай записал на свой счет ещё два бомбардировщика. В систему ПВО включили и 601-й кокутай, ставший после гибели авианосцев береговой частью.

В феврале 1945 г. резко усилились налеты американской авиации на Японские острова. Теперь в них участвовали не только «Сверхкрепости» — бомбардировщики B-29, — но и палубная авиация ударных соединений, безнаказанно действовавших у японских берегов. Февральский рейд американских авианосцев имел целью удары по аэродромам, дабы парализовать вражескую истребительную авиацию. Одной из частей, попытавшейся противодействовать этому, стал 310-й хикотай 601-го кокутая. Когда 16 февраля стало известно о налете американцев на долину Канто, самолеты этого подразделения перелетели на авиабазу Ацуги, а затем в Катори, поближе к району боев. Ещё на перелете их атаковали «Хэллкэты», сбившие в районе Касумигаура четыре «Зеро». На следующий день семь A6M5 поднялись на перехват группы пикирующих бомбардировщиков SB2C «Хэллдайвер». Японцам удалось прорваться сквозь истребительный заслон и сбить шесть пикировщиков.

Совместно с 601-м кокутаем сражались пилоты 308-го и 311-го хикотаев, входящих в 252-й кокутай. 16 февраля в воздух поднялись 48 «Зеро» из состава этих подразделений. Их пилоты ввязались в бой с тремя десятками «Хэллкэтов» F6F-5, результатом которого стала потеря десяти «Зеро». Со своей стороны, японские пилоты заявили 24 воздушные победы (в т.ч. 10 вероятных). После изнурительных боев 17 и 25 февраля в 252-м кокутае осталось лишь 23 боеспособных «Зеро», но в течение следующего месяца часть была пополнена и восстановила свой боевой потенциал. В тот же день 16 февраля в бой вступили пилоты инструкторско-испыта-

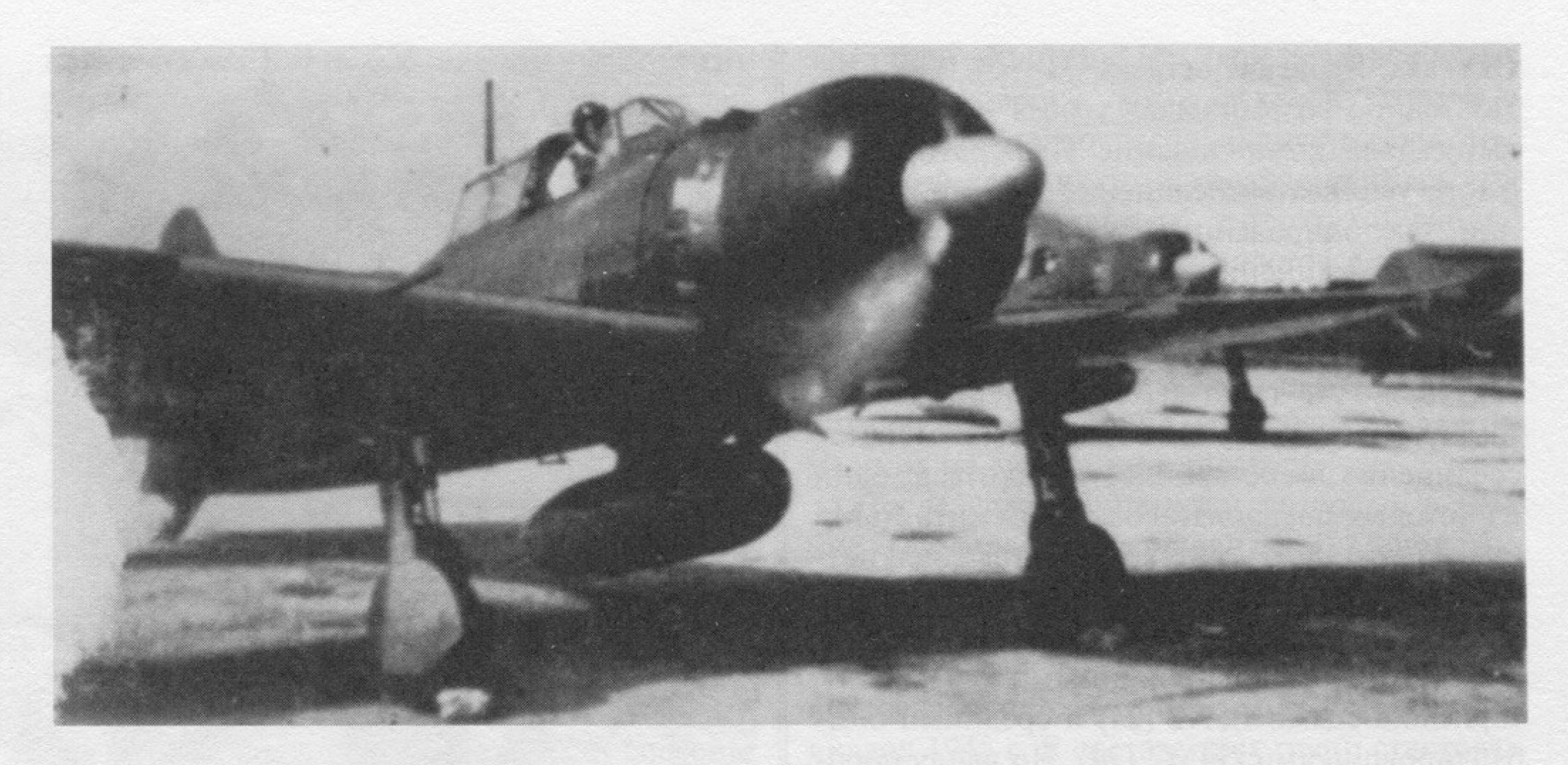


A6M5c из кокутая Ятабе перед вылетом на сопровождение камикадзе. Окинава



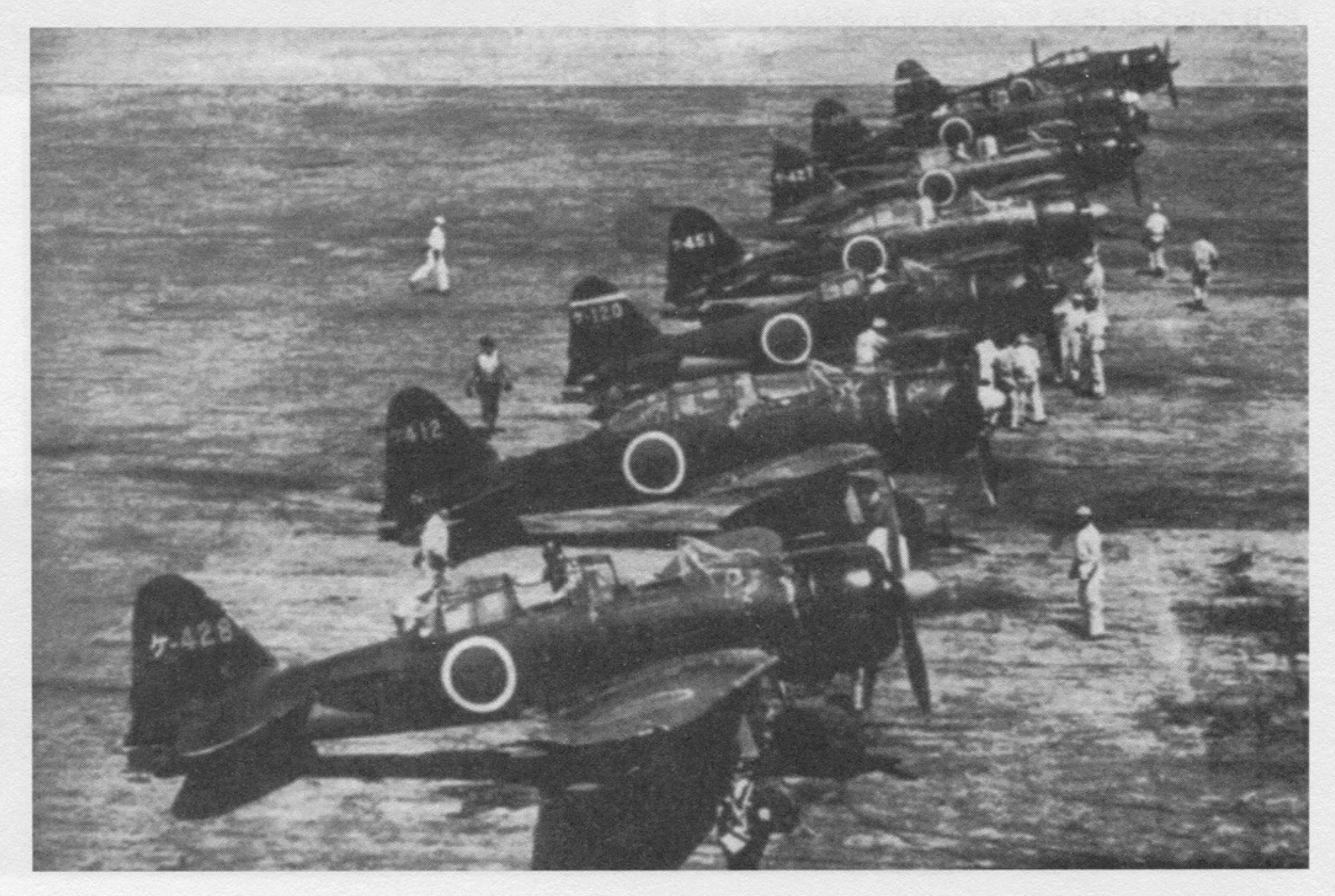
Авиабаза Мисава, о. Хонсю, май 1944 г. 252 кокутай

A6M5 на прогреве двигателя — под колесами шасси лежат стопорные колодки



тельного кокутая «Йокосука». 10 A6M5 и два опытных самолета N1K2-J «Сиден Каи» и J2M5 провели бой над Ацуги с семеркой «Хеллкэтов» из эскадрильи VF-82. В итоге, без потерь со своей стороны японцы уничтожили четыре F6F-5. Успех этот на «полную катушку» был использован японской пропагандой, приписавшей все победы пилоту «Сидена Каи» капитан-лейтенанту Канейоси Муто (в действительности он сбил два самолета). На следующий день десять истребителей кокутая «Йокосука» в том же районе сбили семь «Хеллкэтов» и «Корсаров» ценой потери одного своего самолета. Успешный дебют новых истребителей и разворачивание их серийного производства обусловил постепенное вытеснение «Зеро» из строевых частей — в частности, к концу марта 1945 г. 301-й и 407-й хикотаи перевооружили с A6M5 на N1K2-J. Тем не менее, в строю оставалось ещё довольно много «Рейсенов».

Кроме задач ПВО «Зеро» все шире привлекались для атак камикадзе. 18 февраля при 601-м кокутае на базе Катори была сформирована группа камикадзе. Уже 21-го числа эта группа, насчитывавшая 32 самолета (12 A6M5, 12 D4Y3 и по четыре B6N2 и P1Y1), провела успешную операцию против кораблей американского соединения TG.52, обеспечивавшего высадку морской пехоты на о. Иводзима. Стартовав из Японии, самолеты камикадзе осуществили дозаправку на одном



Двухместные A6M2-K из «Сикисо-тай» — части камикадзе, сформированной на базе учебного кокутая «Гёнзан». Аэродром Вонсан (Корея), 5 апреля 1945 г.



«Зеро» таранит борт линкора «Миссури» у Окинавы, 11 апреля 1945 г.



Результат разрыва японской авиабомбы на палубе авианосца «Энтерпрайз», 14 мая 1945 г.

из островов архипелага Бонин и вышли в район цели. Классическим попаданием в самолетоподъемник одному из камикадзе удалось потопить эскортный авианосец «Бисмарк Си» (погибло 218 моряков). Ещё несколько машин повредили авианосец «Саратога» — погибли 123 моряка, почти 200 получили ранения, было уничтожено 36 палубных самолетов. Однако, такие потери обусловливались, среди прочего, спецификой конструкции американских авианосцев, слабо защищенных от бомб. Можно привести противоположный пример — 4 мая 1945 г. «Зеро» с 250-кг бомбой врезался в британский авианосец «Формидейбл», имевший бронированную полетную палубу. В палубе образовалась вмятина размером примерно 8x13 м, на корабле возник пожар, погибло восемь и было ранено 51 чел. Но уже через пять часов боеспособность корабля была восстановлена.

В обороне Японских островов участвовали и немногие уцелевшие гидроистребители A6M2-N. Для подготовки пилотов гидроистребителей в апреле 1943 г. в Японии сформировали кокутай «Касима», позже переименованный в 453-й кокутай. Он получил около полутора десятков A6M2-N. Летчики-инструкторы этой час-

Вверху: «Руфи» на патрулировании вдоль береговой черты Японии



Техперсонал разворачивает A6M2-N перед швартовкой

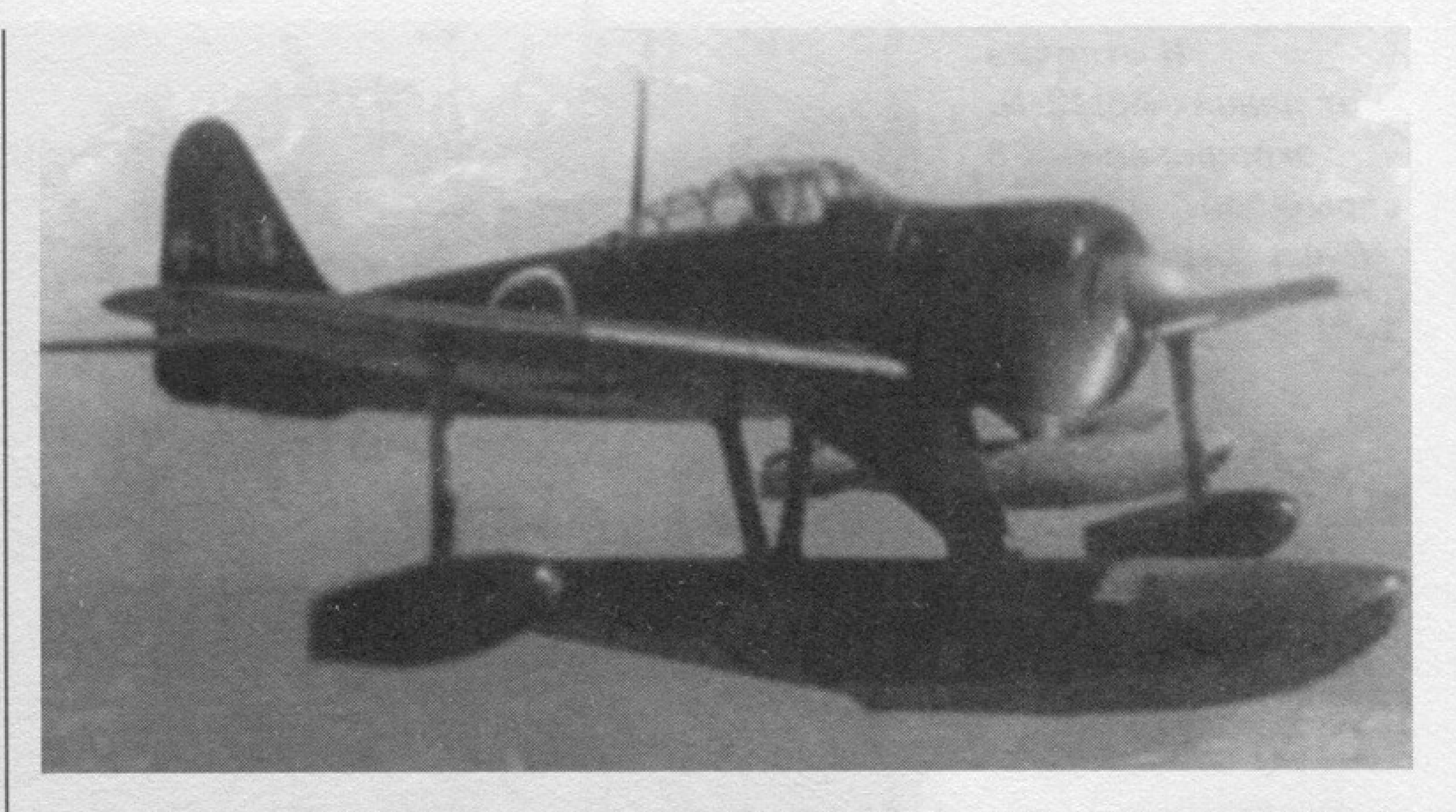
ти, помимо выполнения основной задачи, привлекались к патрулированию прибережных вод. Наибольшим успехом 453-го кокутая стало участие в потоплении американской ПЛ «Скэмп». 11 ноября 1944 г. один из пилотов обнаружил эту лодку, следовавшую в надводном положении, и сбросил две бомбы, разорвавшиеся в непосредственной близости от ПЛ. Хотя лодке удалось погрузиться, полученные повреждения привели к утечке топлива. Японские надводные корабли благодаря этому сумели выследить «Скэмп» и добили её глубинными бомбами. Но противостоять вражеской авиации удавалось уже с большим трудом. Когда 16 февраля 1945 г. авиабаза Касима подверглась удару американских «Хеллкэтов», 453-й кокутай поте-

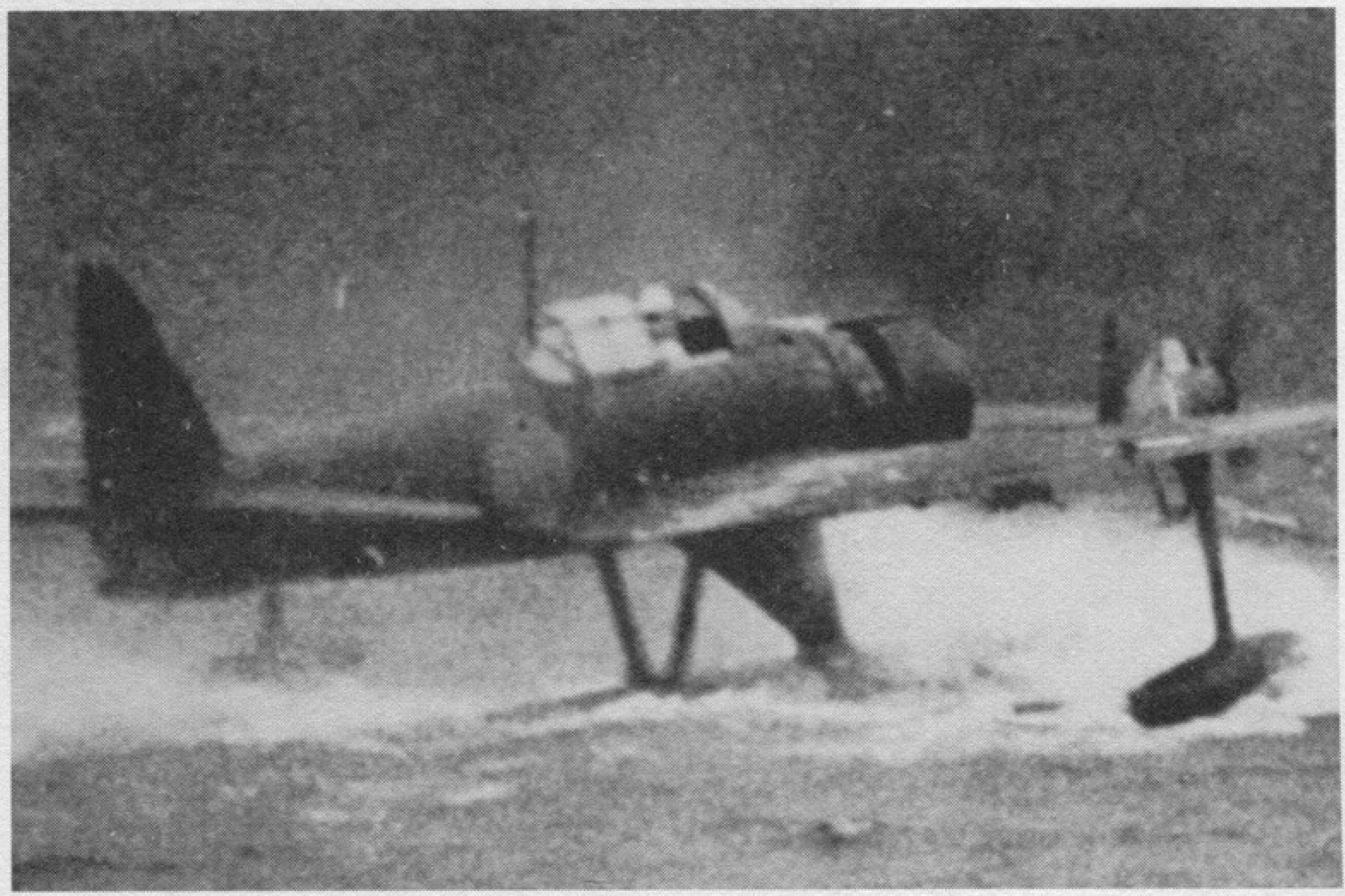
рял в воздушном бою шесть «Руфей», сумев сбить лишь два F6F-3.

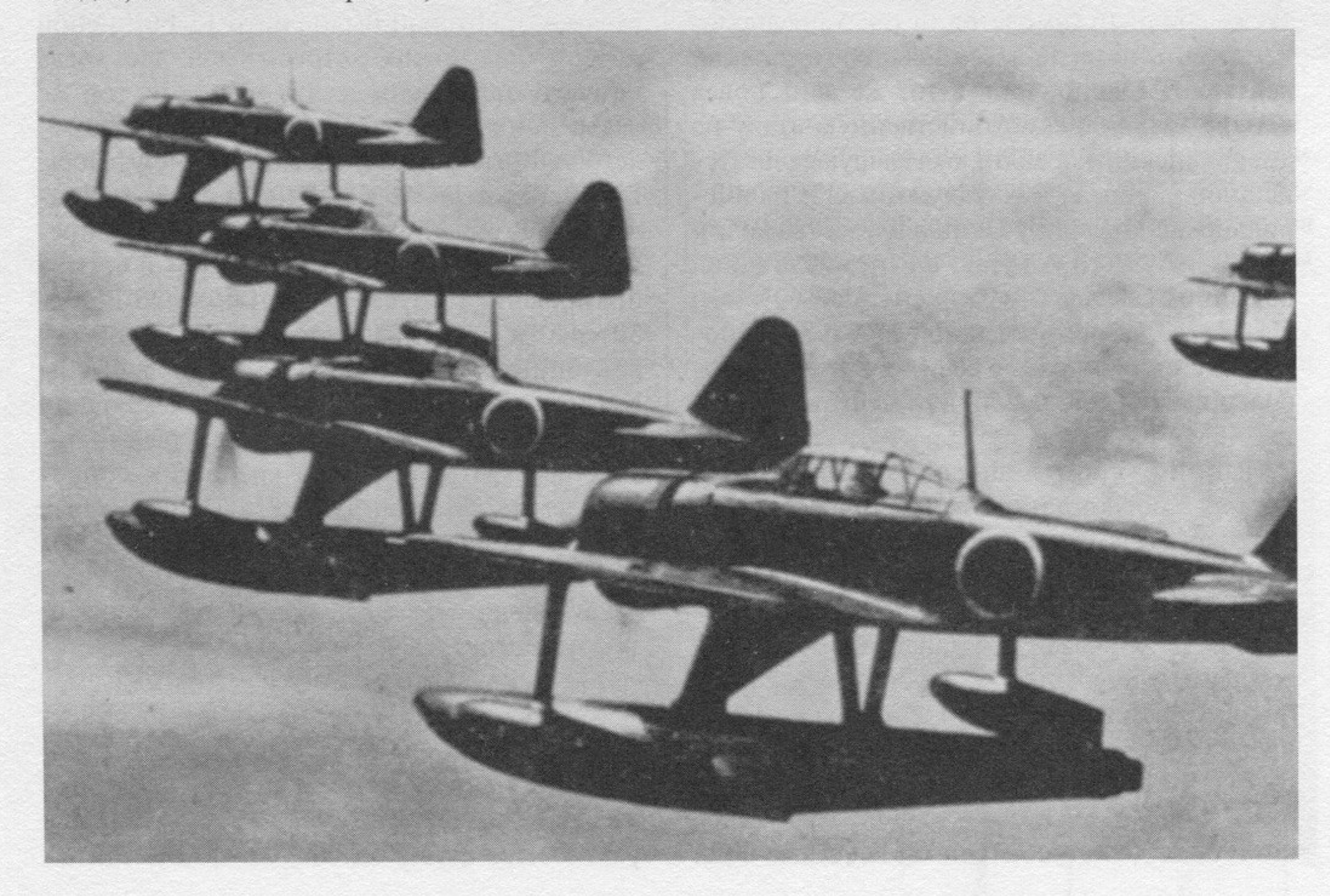
Подразделение, вооруженное A6M2-N, имелось и в составе кокутая «Сасебо». 22 июня 1944 г. девять «Руфей» из этой части передислоцировали на остров Титидзима в архипелаге Бонин. Но здесь служба их оказалась очень недолгой. 4 июля девятка A6M2-N встретилась в воздухе с парой «Хеллкэтов» из ночной истребительной эскадрильи VF(N)-76. И хотя оба американских истребителя вернулись на авианосец сильно поврежденными, их пилотам удалось сбить шесть «Руфей». Уцелевшие A6M2-N кокутая «Сасебо» были уничтожены 5 августа при налете на Титидзиму американской палубной авиации.

На завершающем этапе войны несколько уцелевших A6M2-N служили в базовых кокутаях «Оцу», «Такума», и «Китава». Первый из них базировался на озере Бива к северу от Киото и обеспечивал прикрытие расположенной поблизости ВМБ Майдзуру. Последний боевой эпизод с участием «Руфей» из этой части отмечен 7 февраля 1945 г., когда их пилоты заявили об уничтожении над Токийским заливом двух «Хеллкэтов». Самолеты двух других кокутаев привлекались, главным образом, к патрулированию прибрежных вод.

1 апреля 1945 г. американцы начали высадку на Окинаве. Императорская ставка в отчаянии решила бросить в бой последних солдат, летчиков и корабли, чтобы остано-

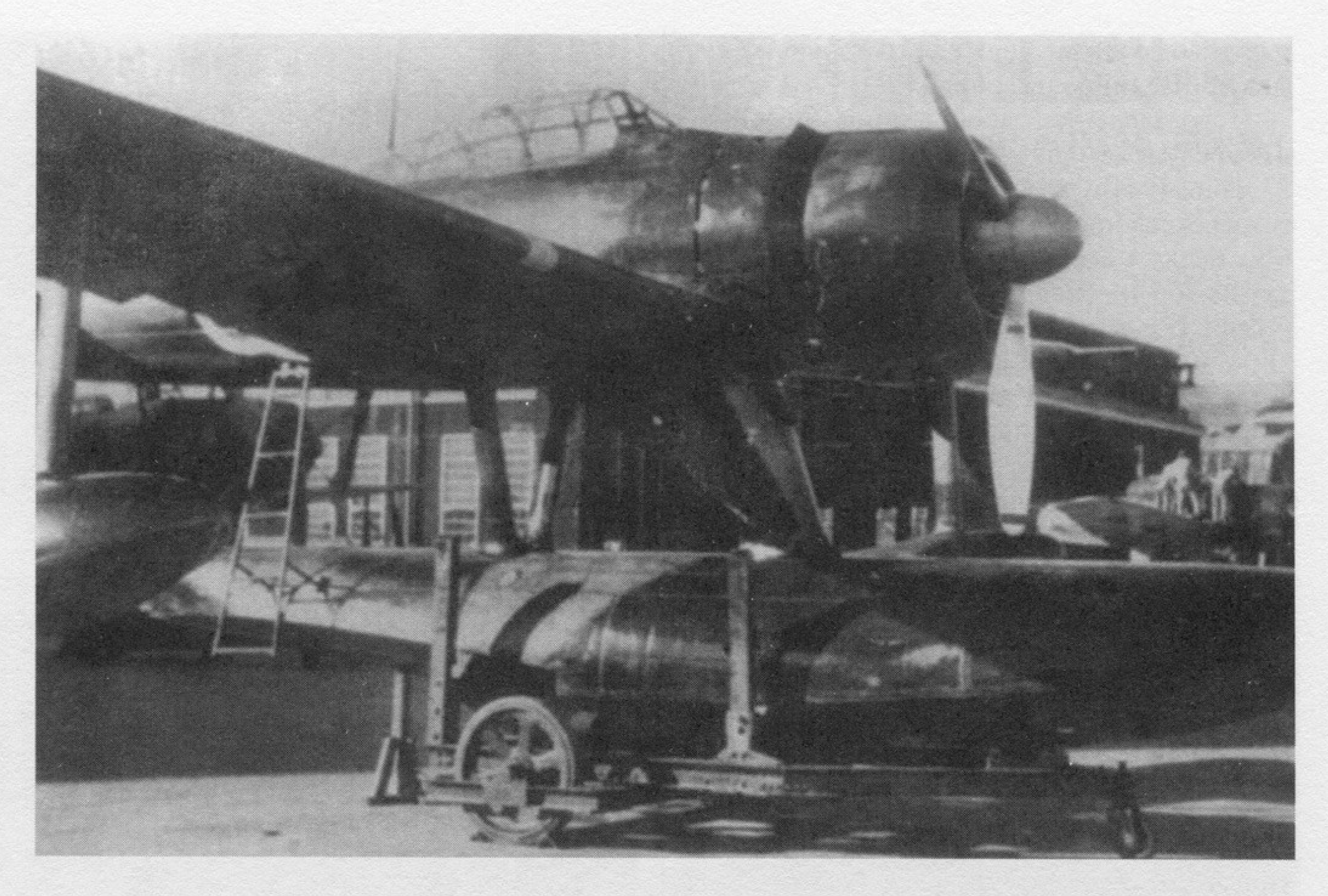






A6M2-N

В отличие от ранних A6M2-N, окрашиваемых в серый цвет, поздние «Руфи» были темно-зелеными

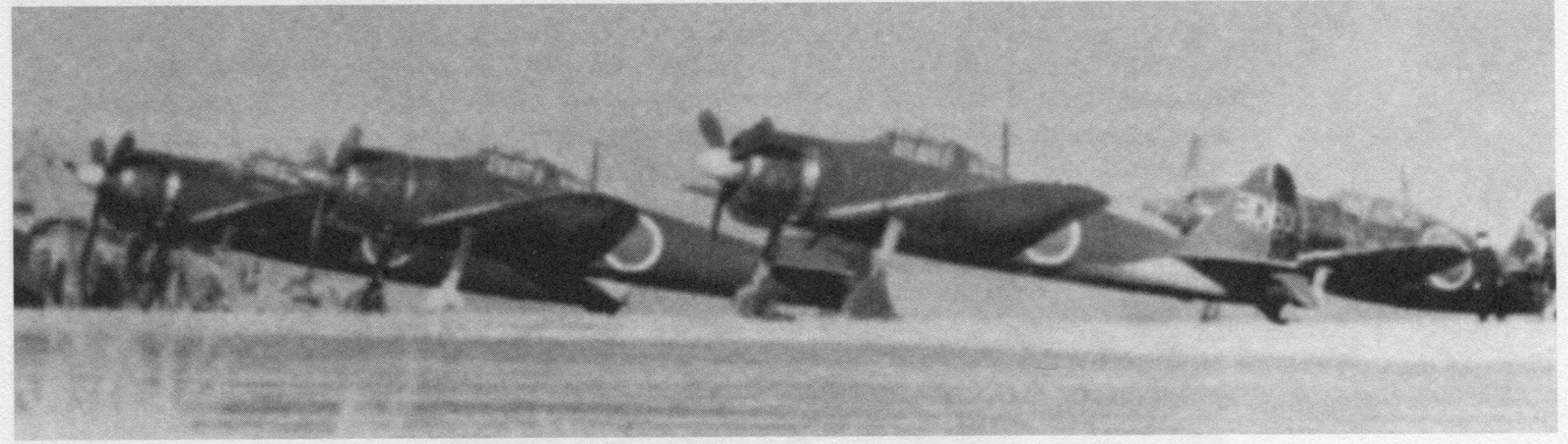


вить врага. 3 апреля завязались ожесточенные воздушные бои над островом Кикаига-ва-сима. 40 истребителей 601-го кокутая (32 A6M2 и A6M5, а также 8 N1K1-J), ведомые капитан-лейтенантом Хидео Катори, заявили 16 побед, собственные потери составили 10 самолетов. Во втором вылете 30 самолетов (26 «Зеро» и четыре «Сидена») под командованием капитан-лейтенанта Какичи Хирата также сбили 16 самолетов (в т.ч. 5 предположительно), потеряв восемь своих. А старший лейтенант Макио Аоки в тот же день повел четыре «Зеро» в самоубийственную атаку на американские корабли, оказавшуюся безуспешной. 3 апреля в атаках камикадзе на американские корабли у Окинавы участвовали и «Зеро» из 252-го кокутая, а 6-го числа в бой вступили самолеты «Синкен-тай» — части камикадзе, сформированной на базе учебного кокутая «Омура». Среди 16-ти её «Зеро» большинство составляли двухместные машины A6M2-K.

Ранним утром 7 апреля с японских баз вышли в море остатки Императорского флота, возглавляемые линкором «Ямато». Началась реализация плана «Тэн-го», в соответствии с которым корабли должны были отвлечь на себя вражескую авиацию, обеспечив тем самым операцию «Кикусуй» — атаку на американский флот сотен камикадзе. Главную роль из флотской авиации в этой операции сыграли самолеты 252-го и 601-го кокутаев. Кроме применения в качестве «летающих бомб», истребители из состава этих частей пытались бороться хотя бы за локальное превосходство в воздухе, чтобы обеспечить прорыв камикадзе к цели. И, как ни странно, иногда японским пилотам удавалось добиться успеха. В частности, 16 апреля капитан 3-го ранга Янагисава повел дюжину A6M5 из 252-го кокутая навстречу «Хэллкэтам» американского воздушного патруля. Над островом Амами-осима состоялась схватка, в которой было сбито 13 F6F ценой потери пяти своих истребителей. Но когда на следующий день десять «Зеро» из той же части попытались пробить дорогу для самолетов 601-го кокутая, сделать это не удалось. Было сбито три A6M5, в т.ч. и самолет Янагисавы. В общей сложности, с 1 по 17 апреля 252-й кокутай потерял 15 «Зеро» и четыре пикировщика «Сусей», а 601-й — 26 истребителей и 23 бомбардировщика. Обе обескровленные части отвели в район равнины Канто к юго-западу от Токио, где включили в систему ПВО. «Зеро» этих кокутаев пытались перехватывать «Сверхкрепости», сопровождаемые «Мустангами» P-51D, но особых успехов не добились. До прибытия этих частей в данном районе наряду с армейскими истребителями действовал 302-й кокутай, сформированный 1 марта 1944 г. и размещенный на авиабазе Ацуги. Он имел смешанный состав, и включал как дневные истребители A6M5c и A6M7 (48 единиц), так и двухмоторные ночные перехватчики J1N2 (24). Но к маю 1945 г. 302-й кокутай был фактически обескровлен — в нем насчиты-



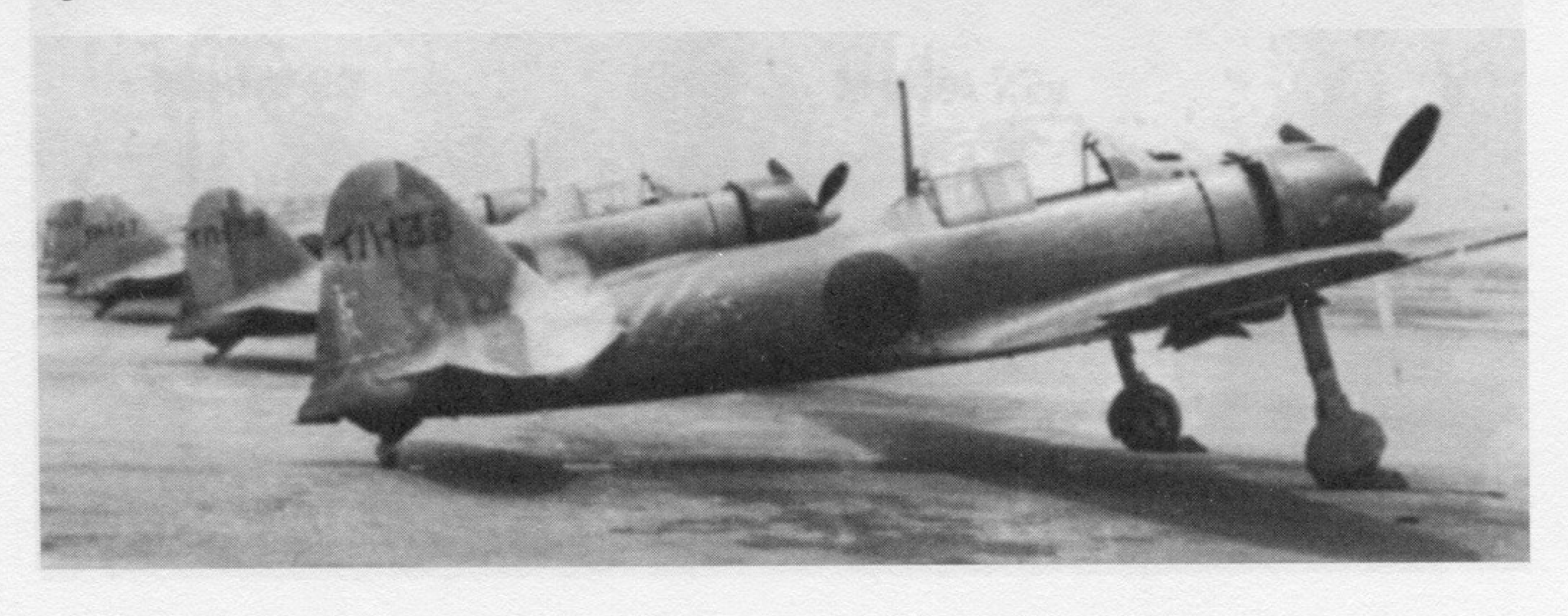
Самолеты 302 кокутая. Ацуги, 1945 г.



валось всего лишь десяток боеспособных истребителей. Тем не менее, эта часть сражалась вплоть до августа 1945 г., а её пилоты записали на свой счет около 300 воздушных побед.

В последние месяцы войны боевая активность японской авиации резко снизилась. Причиной тому были не только потери техники, которые уже не восполнялись промышленностью, но и стремление командования сохранить боеспособные части для отражения ожидавшейся высадки союзников на Японские острова. Лишь немногие пилоты продолжали летать на перехват.

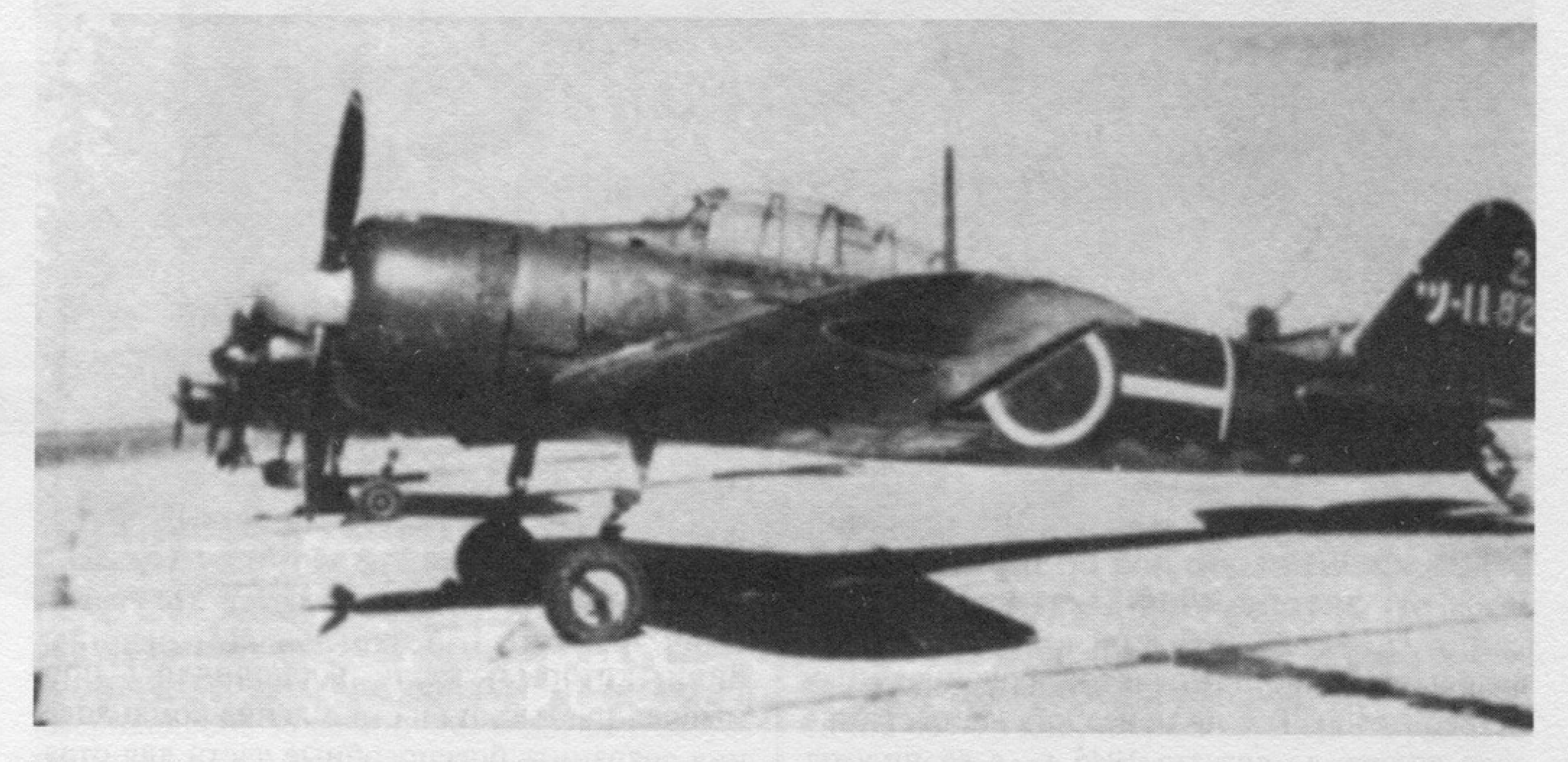
По состоянию на август 1945 г. самолеты А6М различных модификаций продолжали



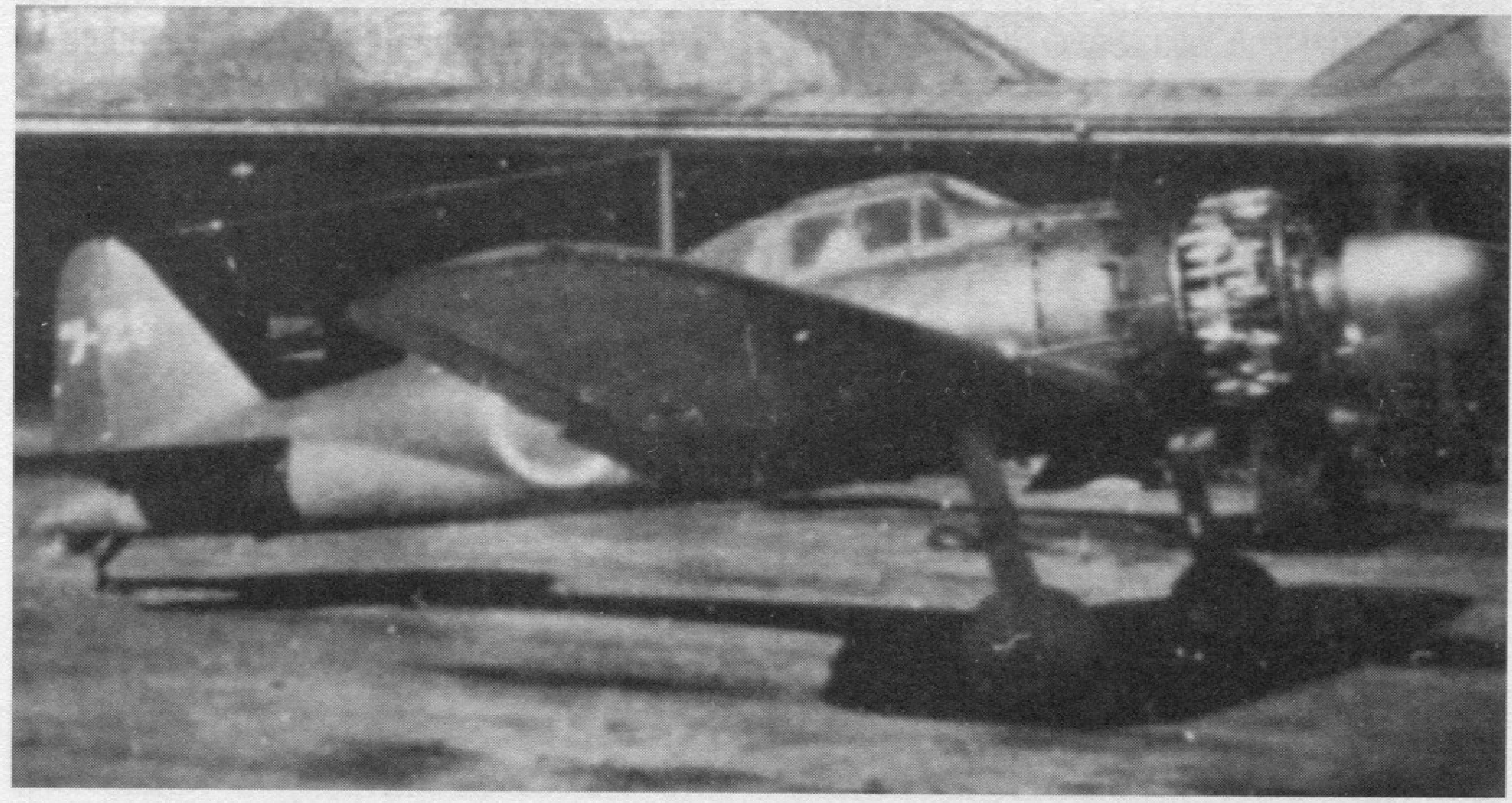
А6М2 модель 22 из учебного кокутая «Ивакуни»

эксплуатироваться в 601-м кокутае на авиабазе Хъякуригахара, 131-м в Катори, 203-м в Цуйки, а также 221-м, 252-м, 302-м кокутаях, инструкторско-исследовательском кокутае «Йокосука» и учебных «Цукуба» и «Ятабе» — все дислоцировались в метрополии. Кроме того, на островах архипелага Рюкю находились остатки 205-го кокутая (кстати, это была последняя часть, сформированная на «Зеро» — её создали 5 февраля 1945 г. на Формозе). В Корее дислоцировался учебно-боевой кокутай «Гёнзан», также вооруженный «Зеро».

Вероятно последний боевой вылет «Зеро», состоялся утром 15 августа 1945 г., когда на перехват вражеских самолетов с аэродрома Ацуги поднялось 12 истребителей 302-го кокутая (восемь A6M5c и A6M7, а также четыре J2M3 «Райден»), ведомые лейтенантом Ютака Мориокой. К ним присоединились девять «Зеро» 252-го кокутая с авиабазы Мобара — эту группу вел капитан 3-го ранга Мориясу Хидака. Над Токийской бухтой японские самолеты встретились с шестеркой «Хэллкэтов» из эскадрильи VF-88, сопровождавшей истребители-бомбардировщики «Корсар» с авианосца «Йорктаун». В быстротечном бою пилотами 302-го кокутая было сбито четыре F6F-5 ценой потери восьми своих машин. Один из «Хэллкэтов» записали на счет Мориоки. Это была его пятая победа — таким образом, Мориока стал последним асом авиации Императорского флота. «Зеро» же из 252-го кокутая встретились с весьма редким противником — британскими истребителями «Сифайр» с авианосца «Индефатигебл». Пилоты 887-й эскадрильи, прикрывая группу «Авенджеров», не оставили «Зеро» никаких шансов, сбив семь вражеских истребителей (по две машины записали на свой счет лейтенанты Лоуден и Мерфи).



A6M2 модель 21 из учебного кокутая «Цукуба»



«Пятерка» модель 52b из учебного кокутая «Цукуба» без капота двигателя

Общая оценка

Конструкторы «Мицубиси» создали, вне всякого сомнения, выдающийся для своего времени самолет-истребитель. Безусловными достоинствами самолета являлись высокая маневренность и огромная по тем меркам дальность полета. Если бы «Мессершмитт» Bf-109 обладал боевым радиусом, равным хотя бы половине такового для «Зеро» — исход битвы за Британию мог бы быть совсем иным, ведь в таком случае германская истребительная авиация с баз на континенте полностью контролировала бы воздушное пространство над Британией. Высокие маневренные качества A6M обусловили появление инструкций, прямо запрещавших пилотам союзнических самолетов ввязываться с «Зеро» в маневренный воздушный бой типа «собачьей свалки», а при входе в бой рекомендовалось держать скорость не менее 480 км/ч. Однако со второй половины 1942 г. преимущество A6M постепенно исчезает в связи с появлением новых самолетов. Если в противостоянии с «Уайлдкэтом» F4F-4 японский истребитель превосходил противника в скорости и маневренности на всех высотах, то уже «Аэрокобра» P-39D-1 демонстрировала некоторое превосходство над «Зеро» в скороподъемности и горизонтальной скорости. Менее маневренные «Корсар» F4U-1 и двухмоторный истребитель «Лайтнинг» P-38F легко отрывались от A6M за счет отличных скоростных характеристик. А уж «Хэллкэт» F6F-3 был для «Зеро» крайне опасным противником, не уступая последнему в маневренности и существенно превосходя в скорости. Среди недостатков «Зеро» следует отметить низкий уровень защищенности — топливные баки не были протектированы, а бронестекла фонаря и бронеспинка кресла пилота появились лишь на поздних модификациях. Будучи на момент запуска в серию наиболее тяжело вооруженным в мире одномоторным истребителем, A6M нес 20-мм пушки, скопированные с швейцарского образца, которые к 1942 г. уже не удовлетворяли требованиям по начальной скорости снаряда и скорострельности. Крайне ненадежным было связное оборудование — неэкранированная система зажигания двигателя создавала сильные помехи для радиостанции. Ну, и наиболее слабым местом «Зеро» был малолитражный мотор, не имевший резервов для существенного увеличения мощности. Следует, однако, учесть, что уже с 1943 г. на смену «Зеро» должен был прийти новый палубный истребитель A7M «Реппу», превосходящий его по всем показателям. Но ввиду задержек с созданием A7M, в серию он так и не упел попасть. В итоге, «Зеро» оказался своего рода «сверхсрочником», вынужденным тянуть солдатскую лямку до конца войны, хотя по сроку службы должен был бы уже давно быть уволен в запас...



Прогрев двигателя на A6M5

Техническое описание

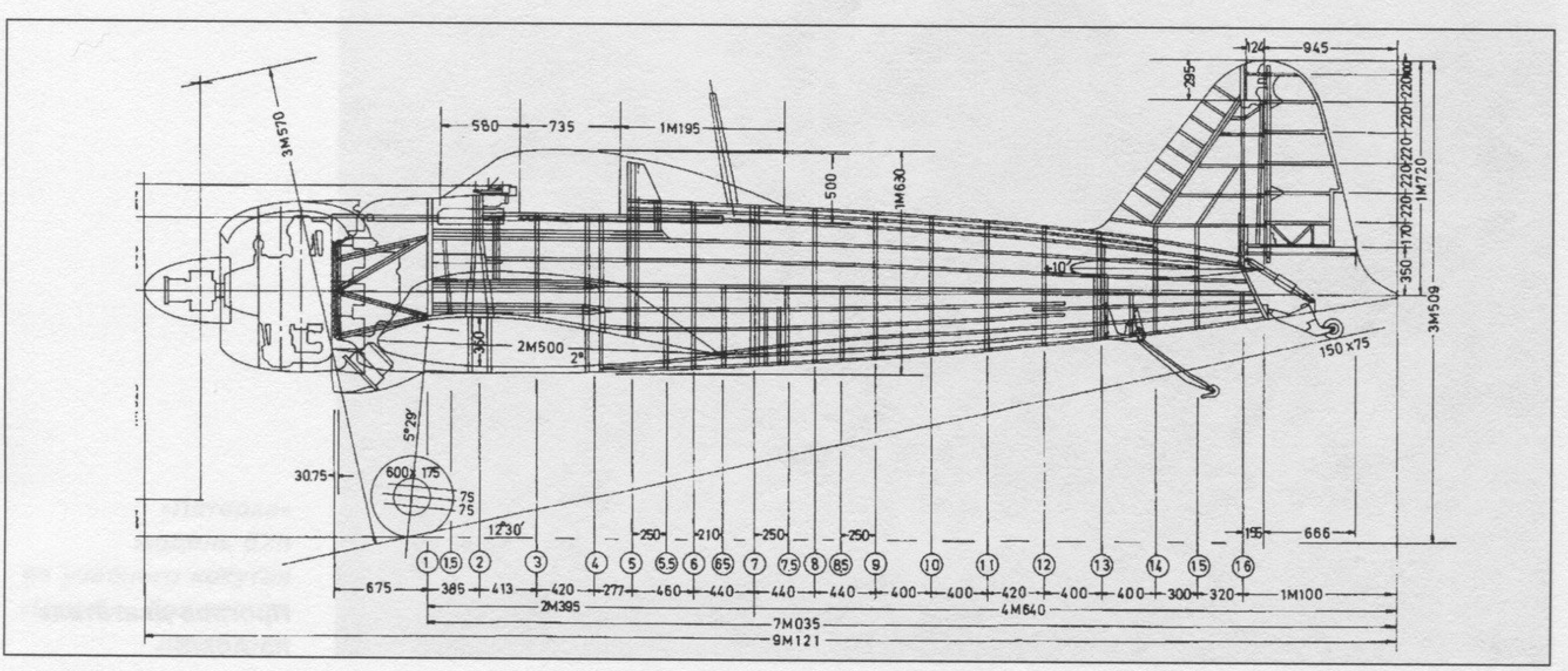
Самолет «Мицубиси» А6М — одномоторный одноместный палубный истребитель цельнометаллической конструкции (за исключением полотняной обтяжки элеронов и рулей), свободнонесущий низкоплан.

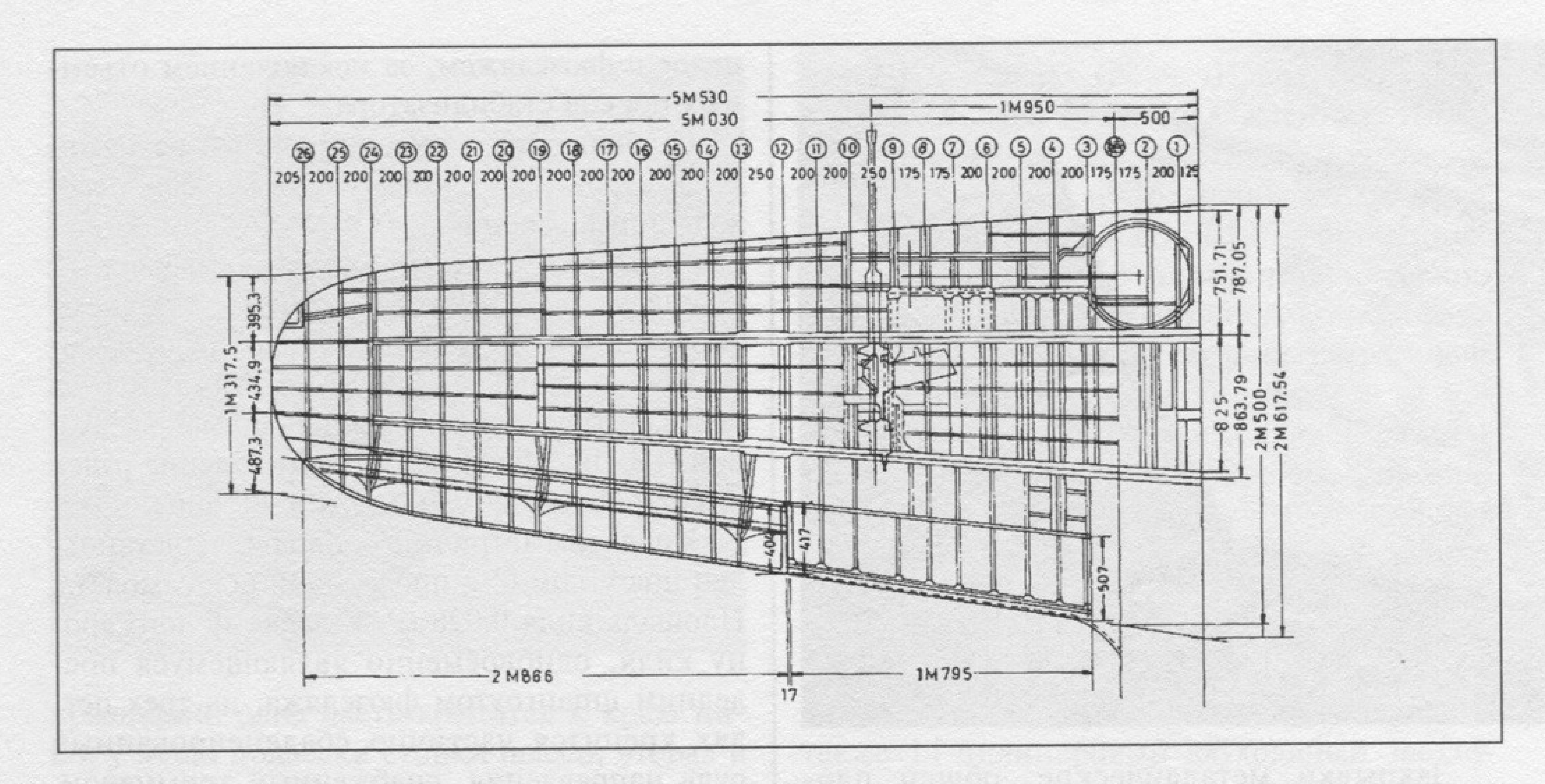
Фюзеляж

Фюзеляж состоит из двух секций — носовой и хвостовой. Носовая секция полумонококовой конструкции с работающей обшивкой, простирается от противопожарной перегородки до 7-го шпангоута, находящегося на уровне задней кромки крыла. Хвостовая часть — монокок, её набор состоит из десяти шпангоутов и трех полушпангоутов. Главными несущими элементами фюзеляжа являются 2-й и 4-й шпангоуты, выполненные в виде штампованных профилей с ребрами жесткости и отверстиями облегчения, а также 5-й шпангоут, представляющий собой раму, к которой крепилось пилотское кресло и противокапотажная пирамида. Дополнительную жесткость носовой и хвостовой частям фюзеляжа придавали четыре продольных лонжерона замкнутого профиля — два верхних и два нижних — приклепанных к обшивке. Между 2-м и 4-м шпангоутами лонжероны были сплюснуты, поэтому этот промежуток усилили вспомогательными лонжеронами из дюралевого уголка. Противопожарная переборка выполнена из тонкого стального листа. Носовая секция фюзеляжа представляет собой единое целое с крылом. Обшивка верхней части крыла в районе фюзеляжа представляет собой пол кабины пилота. Лонжероны крыла крепились к 2-му и 4-му фюзеляжным шпангоутам. Обшивка крыла приклепывалась впотай к нервюрам и стрингерам. Хвостовая часть фюзеляжа, начинающаяся за 7-м шпангоутом, составляет единое целое с хвостовым оперением. К усиленному 13-му шпангоуту крепится посадочный гак, убираемый в фюзеляжную нишу. Последний шпангоут фюзеляжа — 16-й — одновременно выполняет функцию главного лонжерона стабилизатора, к нему же крепилось хвостовое колесо. Хвостовая оконечность фюзеляжа представляет собой штампованный конусообразный обтекатель, собираемый из двух половинок. Он привинчивается к 16-му шпангоуту и закрывал также стойку хвостового колеса.

Носовая часть фюзеляжа имеет круглое сечение, постепенно переходящее в овальное. Кресло пилота размещается между усиленными 4-м и 5-м шпангоутами. На 1-м шпангоуте находится четыре узла крепления моторамы, представляющей собой пространственную ферму, сваренную из стальных труб. В её передней части находится кольцо с 13-ю проушинами для крепления двигателя. К нему приварено четыре пары труб, соединенных попарно в форме буквы V. В вершине каждой «буквы» находятся гнезда диаметром 16 мм для четырех болтов, крепящих мотораму к 1-му шпангоуту. В 7-м шпангоуте — последнем шпангоуте носовой секции фюзеляжа — с интервалом примерно 20 мм выполнено 80 отверстий для 5-мм болтов, крепящих хвостовую секцию. В хвостовой части находится наполняемый сжатым воздухом поплавок, необходимый при вынужденной посадке на воду.

Фюзеляж А6М5





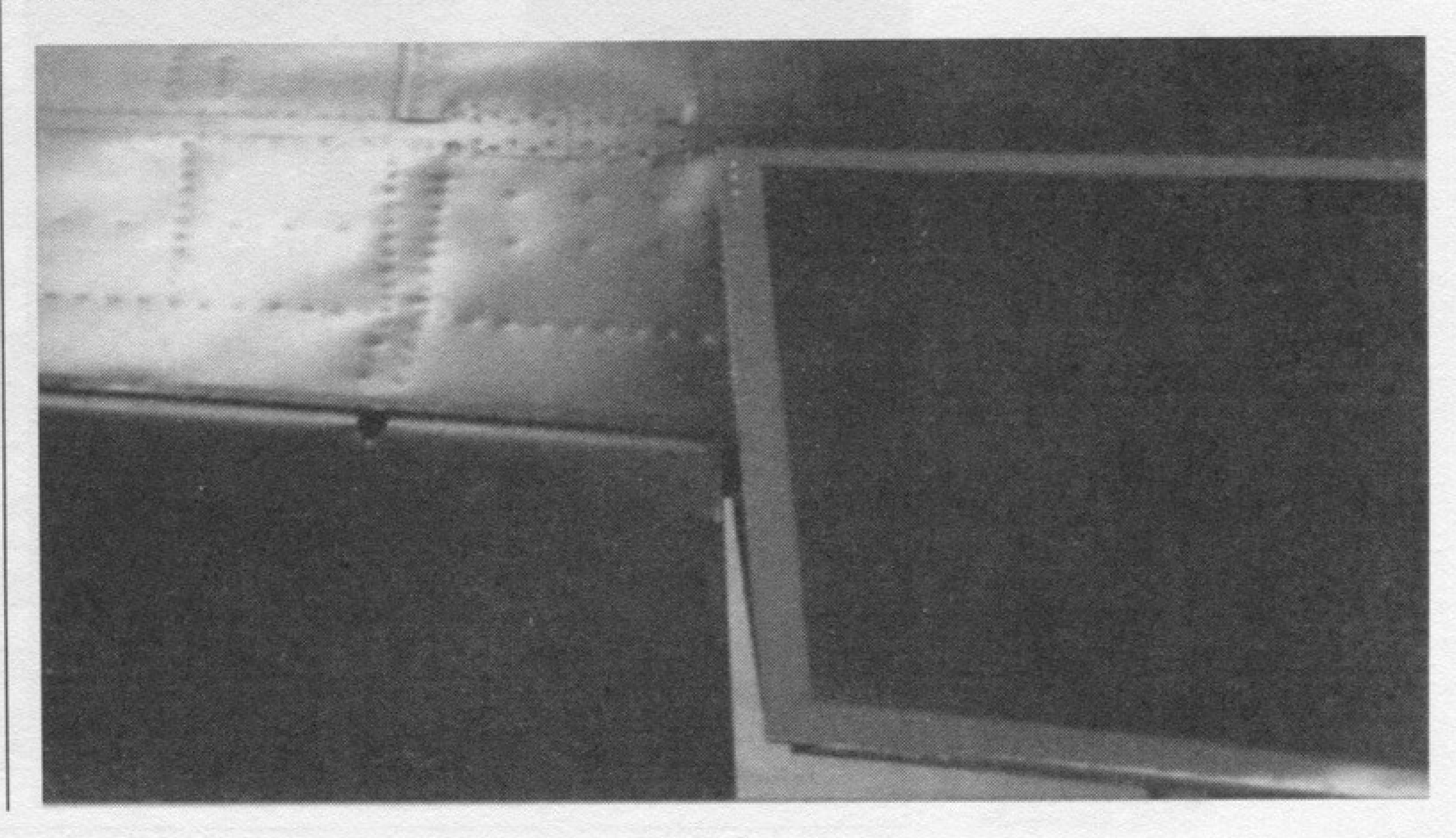
Крыло А6М5

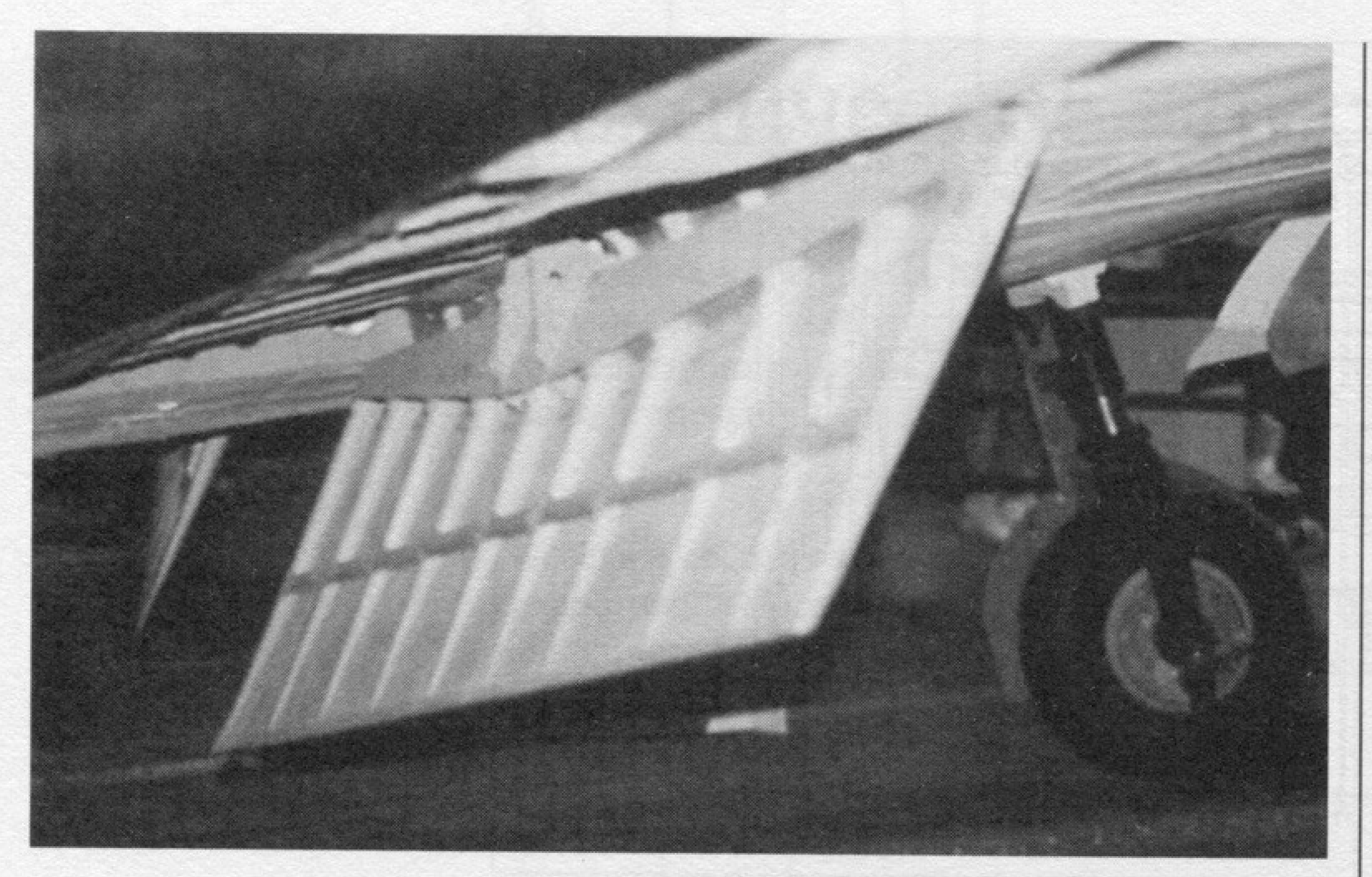
Крыло

Крыло двухлонжеронное, трапециевидное в плане, с прямыми (у варианта А6М3 модель 32) или закругленными (у остальных модификаций) законцовками. Обшивка — тонкий дюралевый лист, приклепанный заклепками с потайной головкой. Профиль крыла в прикорневой части — «Мицубиси» № 118 (разработанный совместно с Токийским университетом на основе профиля NASA 23015), ближе к законцовкам — NASA 3309. Максимальная хорда крыла 2515 мм на оси симметрии. На расстоянии 500 мм от оси симметрии хорда равняется 2464 мм, а у законцовки — 1950 мм при высоте профиля 105 мм. Набор каждой консоли, кроме лонжеронов, состоит из 26 нервюр, размещенных с равными промежутками. В модификациях самолета с размахом крыла 12 м каждая консоль содержит по две дополнительные нервюры. Дополнительную жесткость обшивке придавало несколько стрингеров. Поскольку крыло было неразъемным, а ширина сборочных стапелей составляла 6 м, пришлось ввести технологический разъем лонжеронов между 12-й и 13-й нервюрами. Части крыла соединялись болтами и приклепанными уголковыми накладками. В каждой консоли размещались топливные баки и отсеки вооружения. У самолетов А6М3 модель 22 в крыле монтировали два дополнительных 45-л бензобака. Ниши шасси находились перед передним лонжероном. В каждой консоли имелось два герметичных отсека, служащих в качестве поплавков при аварийной посадке на воду: один между лонжеронами между 10-й и 24-й нервюрами, а другой — в носке крыла между 10-й и 25-й нервюрами. Нервюры сзади крепились к небольшому вспомогательному лонжерону Z-образного профиля. К этому лонжерону подвешивались элероны и закрылки. Толщина обшивки крыла (на примере модификации А6М3 модель 32) составляет 0,7 мм на носке крыла, 0,68 мм на большей части верхней поверхности, 0,6 мм на большей части нижней поверхности и 0,55 мм за задним лонжероном. Крыло имеет значительный поперечный угол V, составляющий 5°40'. Место стыка крыла с фюзеляжем закрывается обтекателями-зализами.

Элероны с металлическим набором и полотняной обшивкой имели размах 3283 мм (А6М1, А6М2 и А6М3 модель 22), 2959 мм (А6М3 модель 32) и 2866 мм (А6М5 и последующие модификации). Площадь элеронов (на А6М2) составляла 1,72 м², угол отклонения — 30° вверх и 20° вниз. Элероны подвешены на трех петлях к вспомогательному лонжерону. Управление элеронами стандартной схемы — ручкой из кабины пилота посредством тяг и качалок. Каждый элерон снабжен небольшим триммером, регулируемым на земле.

Элерон А6М5





Правый закрылок А6М7 в опущенном положении

Закрылки металлические, общей площадью 1,492 $м^2$ и размахом 1595 мм. У фюзеляжа ширина закрылков составляет 508 мм, а возле элерона уменьшается до 428 мм. Закрылки подвешены на ленточных петлях, угол отклонения вниз составлял 60°. Задняя кромка закрылков усилена наклеенной полоской фанеры.

Хвостовое оперение

Хвостовое оперение свободнонесущее металлической конструкции с полотняной обшивкой рулей высоты и направления. Конструктивно хвостовое оперение составляет единое целое с фюзеляжем, за исключением отъемных носков стабилизатора.

Стабилизатор двухлонжеронный размахом 4,7 м. Профиль у фюзеляжа NASA 0009, переходящий к законцовкам в NASA 0010. Поперечный угол V стабилизатора составляет 1°. Площадь стабилизатора 2,986 $м^2$. К заднему лонжерону на петлях подвешены рули высоты общей площадью 0,985 $м^2$. Каждый руль снабжен триммером, отклоняющимся вверх и вниз на 20°. Максимальное отклонение рулей высоты составляет 30° вверх и 20° вниз.

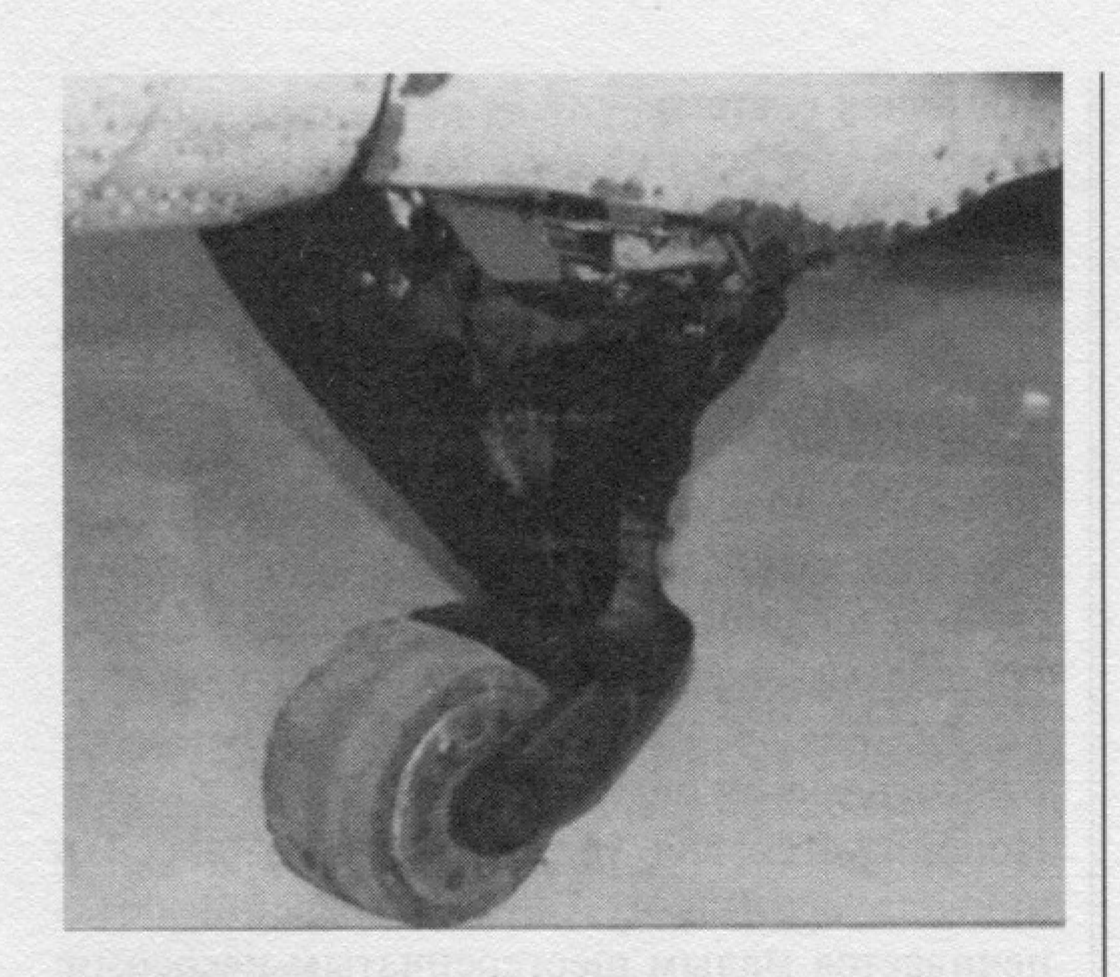
Киль симметричного профиля, установлен под углом 0° к продольной оси самолета. Площадь киля 0,926 $м^2$. К заднему лонжерону киля, одновременно являющемуся последним шпангоутом фюзеляжа, на трех петлях крепится частично сбалансированный руль направления, снабженный триммером, отклоняющимся вправо и влево на 20°. Высота руля направления составляет 1720 мм, площадь — 0,693 $м^2$. Угол отклонения — по 33° вправо и влево.

Шасси

Шасси классической схемы, с хвостовым колесом. Главные стойки амортизированные, ход воздушно-масляных амортизаторов 90 мм. Шасси убирается в ниши в крыле по направлению к фюзеляжу, привод уборки гидравлический. Колея шасси — 3500 мм. Ниши шасси закрыты четырехстворчастми



Основная стойка шасси А6М



крышками: одна часть крепится к краю ниши у места подвески стойки шасси, вторая и третья — к самой стойке, четвертая — к кромке ниши ближе к оси симметрии самолета. Шасси, вставая в нишу, давило на рычаг, закрывающий четвертую стойку. Главные колеса шасси снабжены гидравлическими тормозами и имеют размер 600x175 мм. Давление воздуха в пневматиках 0,35 МПа.

Убираемое хвостовое колесо установлено на амортизированной вилке. Гидропривод уборки одновременно является амортизатором. Размер колеса 150x75 мм. Колесо управляемое, может поворачиваться на угол до 60° вправо и влево и фиксироваться в необходимом положении.

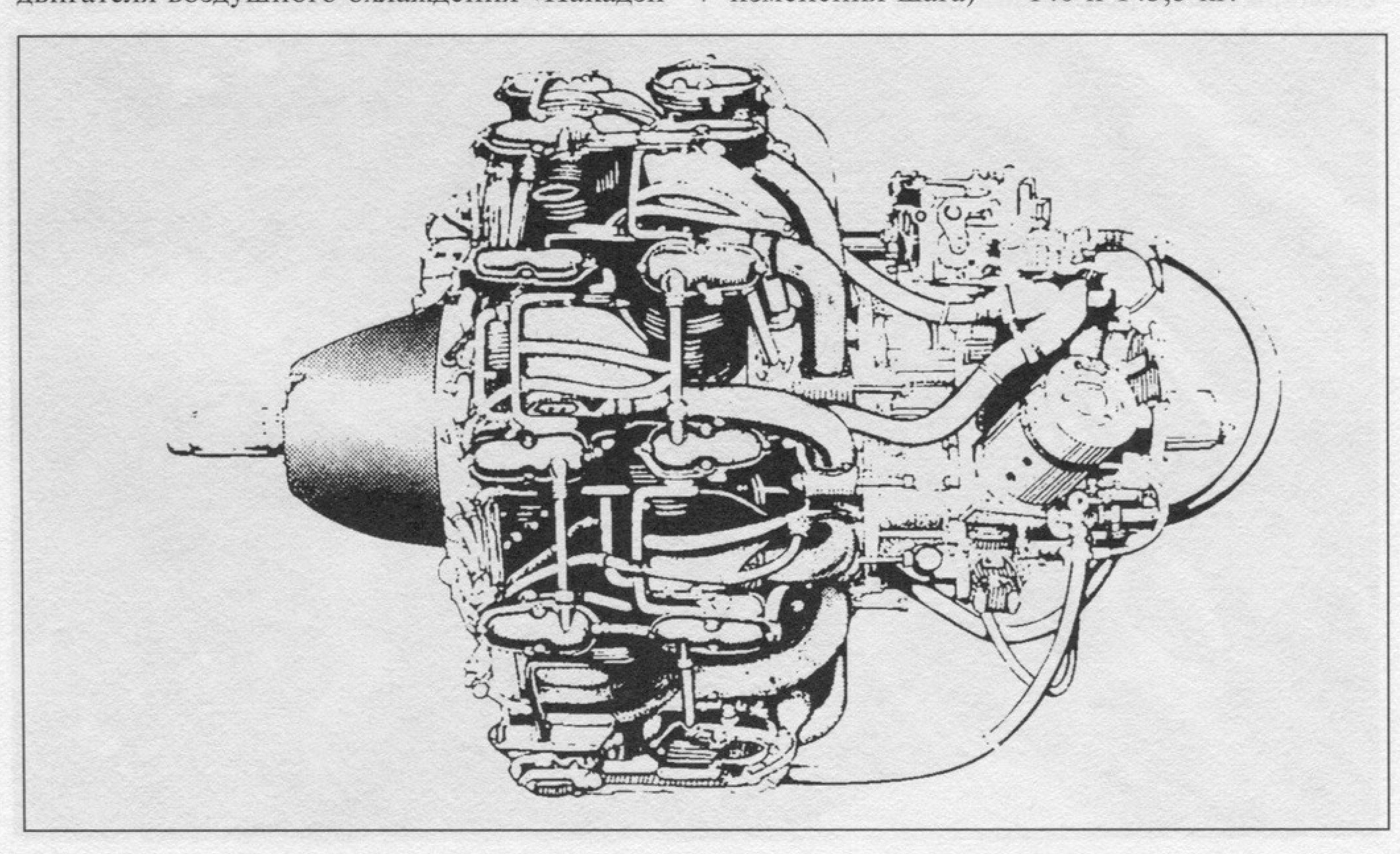
Силовая установка

Силовая установка состоит из одного 14-цилиндрового двухрядного звездообразного двигателя воздушного охлаждения «Накадзима» NK1 «Сакае» (N — «Накадзима», K — двигатель воздушного охлаждения). После введения единой для армейской и флотской авиации системы обозначений мотор получил наименование Ха-35 (Ха — от «хацудоки». т.е. двигатель, 3 — обозначение 14-цилиндровых моторов воздушного охлаждения, 5 — закодированный размер диаметра цилиндра и хода поршня). В зависимости от модификации самолета применялись различные варианты двигателя. Варианты, обозначенные Ха-35-30 («Сакае 30») и более поздние, оборудовались системой форсирования путем впрыска в цилиндры воднометанольной смеси.

Для модификации A6M8 предназначался двигатель «Мицубиси» MK4C «Кинсей» — также 14-цилиндровый двухрядный звездообразный воздушного охлаждения (обозначение по единой номенклатуре — Ха-32).

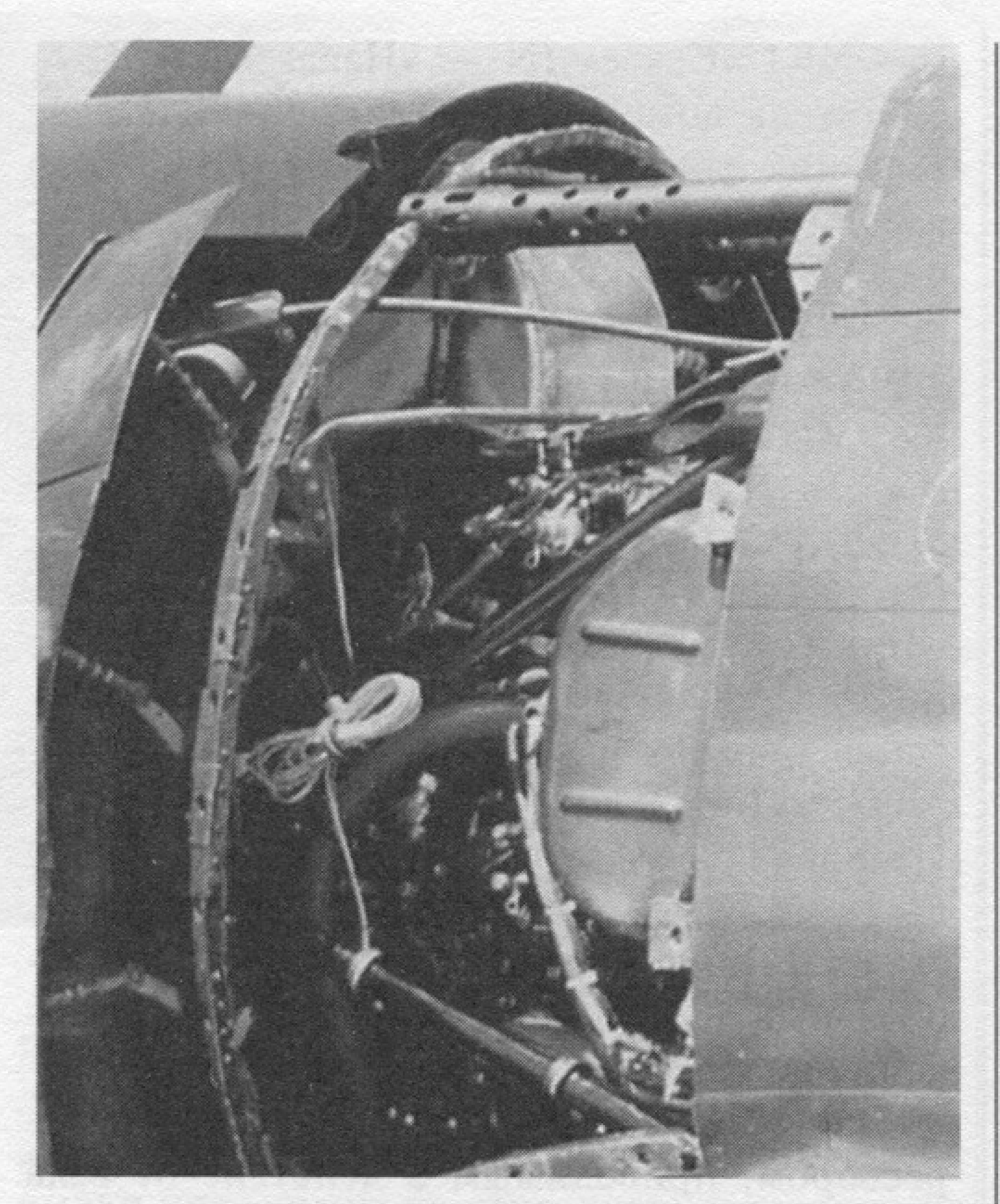
Двигатель сопряжен с воздушным компрессором, приводимым в действие от вала мотора через мультипликатор (повышающую передачу). Начиная с варианта «Сакае 21» вместо односкоростного компрессора устанавливался двухскоростной. В передней части мотора находится коническая планетарная передача. Винт трехлопастный изменяемого шага (на первом прототипе поначалу применялся двухлопастный) производства фирмы «Сумитомо» по лицензии «Гамильтон Стандарт». Диаметр винта для A6M1 и A6M2 — 2900 мм, для остальных модификаций — 3050 мм, диапазон изменения угла установки — соответственно, от 25° до 45° и от 29° до 49°, вес (в комплекте с механизмом изменения шага) — 140 и 145,3 кг.

Слева: хвостовое колесо A6M5



Двигатель «Сакае 21»

Вид на двигатель при снятых капотах



Топливная система

Топливная система состоит из топливного насоса, навешенного на двигатель, комплекта фильтров и аварийного ручного насоса, расположенного справа от сиденья пилота. Емкость топливных баков различалась в зависимости от модификации самолета. Баки не протектированы. Главный топливный бак находится в фюзеляже за маслобаком, а тот, в свою очередь, — сразу за противопожарной перегородкой. Предусматривается применение подфюзеляжного подвесного топливного бака — дюралевого емкостью 330 л или фанерного — 320 л. Иногда применяли два 150-л подкрыльевых топливных бака.

Масляная система

Состоит из маслобака емкостью 60 л (на А6М2), расположенного у противопожарной перегородки, шестеренчатых насосов, навешенных на двигателе, и обслуживающих систему его смазки, и маслорадиатора, размещенного под двигателем и имеющего отдельный воздухозаборник внизу капота. Система перестановки шага винта имеет свой независимый масляный контур с шестеренчатым насосом с электроприводом.

Гидравлическая система

Используется для уборки-выпуска шасси и привода закрылков. Рабочее давление обеспечивается малым шестеренчатым насосом с приводом от двигателя. Система снабжена подпружиненным регулируемым предохранительным клапаном (переливом). Рабочая жидкость находится в небольшом бачке за сиденьем пилота.

Кабина и её оборудование

Кабина пилота занимает объем фюзеляжа между 2-м и 5-м шпангоутами. В ней находится штампованное из дюралевого листа и регулируемое по высоте сиденье пилота, комплект пилотажно-навигационных приборов и приборов контроля работы двигателя, расположенных на передней приборной доске. Управление самолетом осуществляется посредством ручки и педалей (последние снабжены кнопками тормозов шасси).

Кабина снабжена закрытым фонарем, сдвижная часть которого сдвигается назад. За подголовником кресла находится противокапотажная пирамида и (начиная с



В кабине А6М2, вид на левый борт

A6M5c) бронеспинка толщиной 8 мм. Начиная с A6M5b применялось переднее бронестекло толщиной 50 мм, а с A6M5c — и заднее, толщиной 55 мм. На самолете устанавливается стрелковый коллиматорный прицел тип 98 (копия немецкого «Реви 2В»), а на моделях A6M7 и A6M8 — тип 4 (также копия — на этот раз «Реви С/12С»).

В кабине за спинкой сиденья установлены баллоны кислородной системы, а также блоки коротковолновой приемопередающей радиостанции тип 96 Ку-1 дальностью действия около 90 км и радиопеленгатор тип 1 Ку-3 с аккумулятором.

Вооружение

Стрелковое вооружение варьировалось в зависимости от модификации и состояло из:

— на A6M2 и A6M2-N — два синхронных 7,7-мм пулемета тип 97 (б/к 500 патронов на ствол) и две крыльевые 20-мм пушки тип 99 модель 1 модификация 3 (по 60 снарядов);

— A6M3 и A6M5 — два синхронных 7,7-мм пулемета тип 97 (б/к 500 патронов на ствол) и две крыльевые 20-мм пушки тип 99 модель 1 модификация 4 (по 100 снарядов);

— A6M5c, A6M6c и A6M7 — три 13,2-мм пулемета тип 3 — 1 синхронный и 2 крыльевых (б/к 230-240 патронов на ствол), две крыльевые 20-мм пушки тип 99 модель 2 модификация 4 (по 125 снарядов);

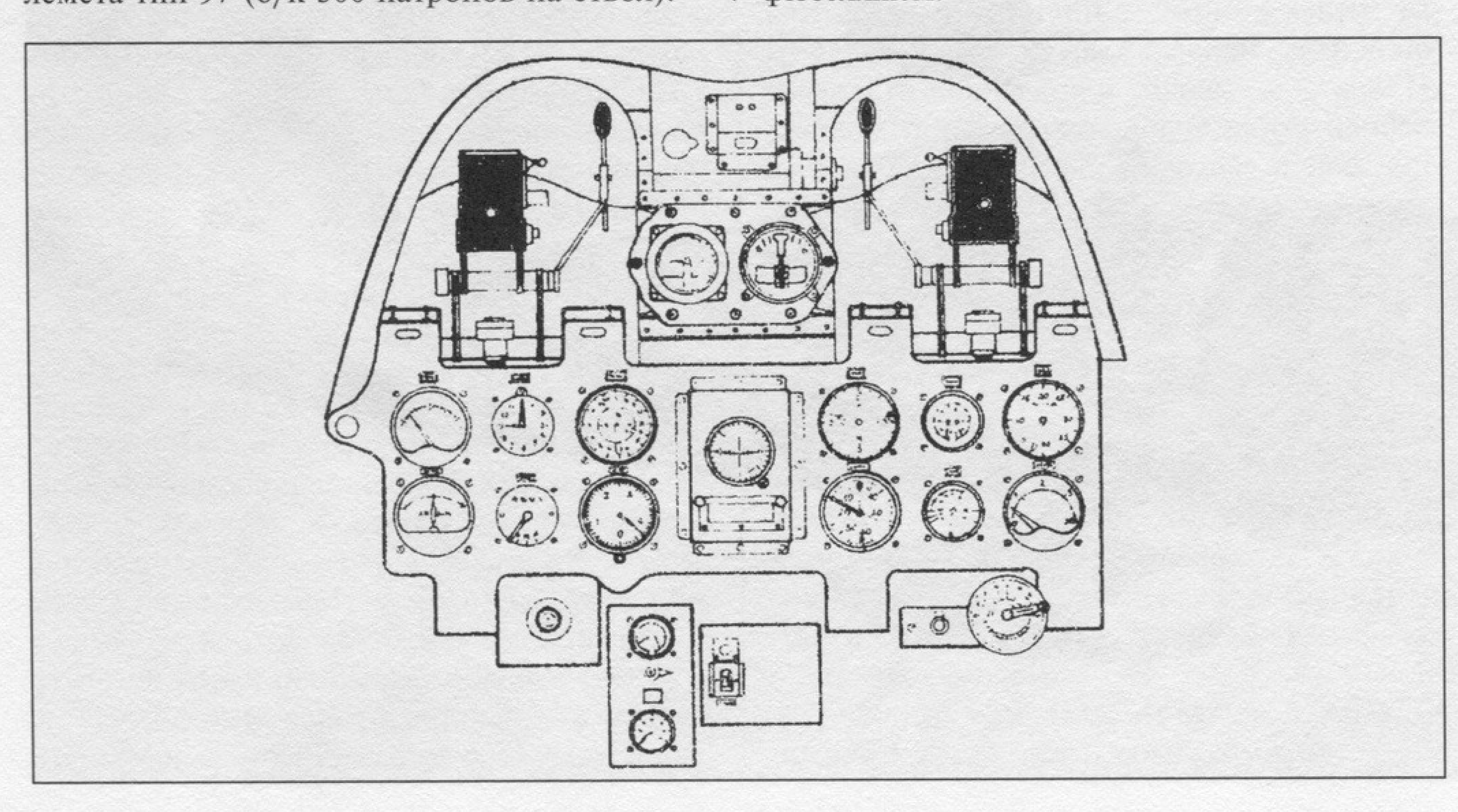
— A6M8 — два крыльевых 13,2-мм пулемета тип 3 (б/к 240 патронов на ствол) две крыльевые 20-мм пушки тип 99 модель 2 модификация 4 (по 125 снарядов);

— A6M2-K — два синхронных 7,7-мм пулемета тип 97 (б/к 500 патронов на ствол).



Самолет может нести бомбовое вооружение — две 60-кг бомбы под крылом, а с модификации A6M5 — одну 250-кг бомбу под фюзеляжем.

Приборная доска A6M2 модель 21



Приборная доска A6M5

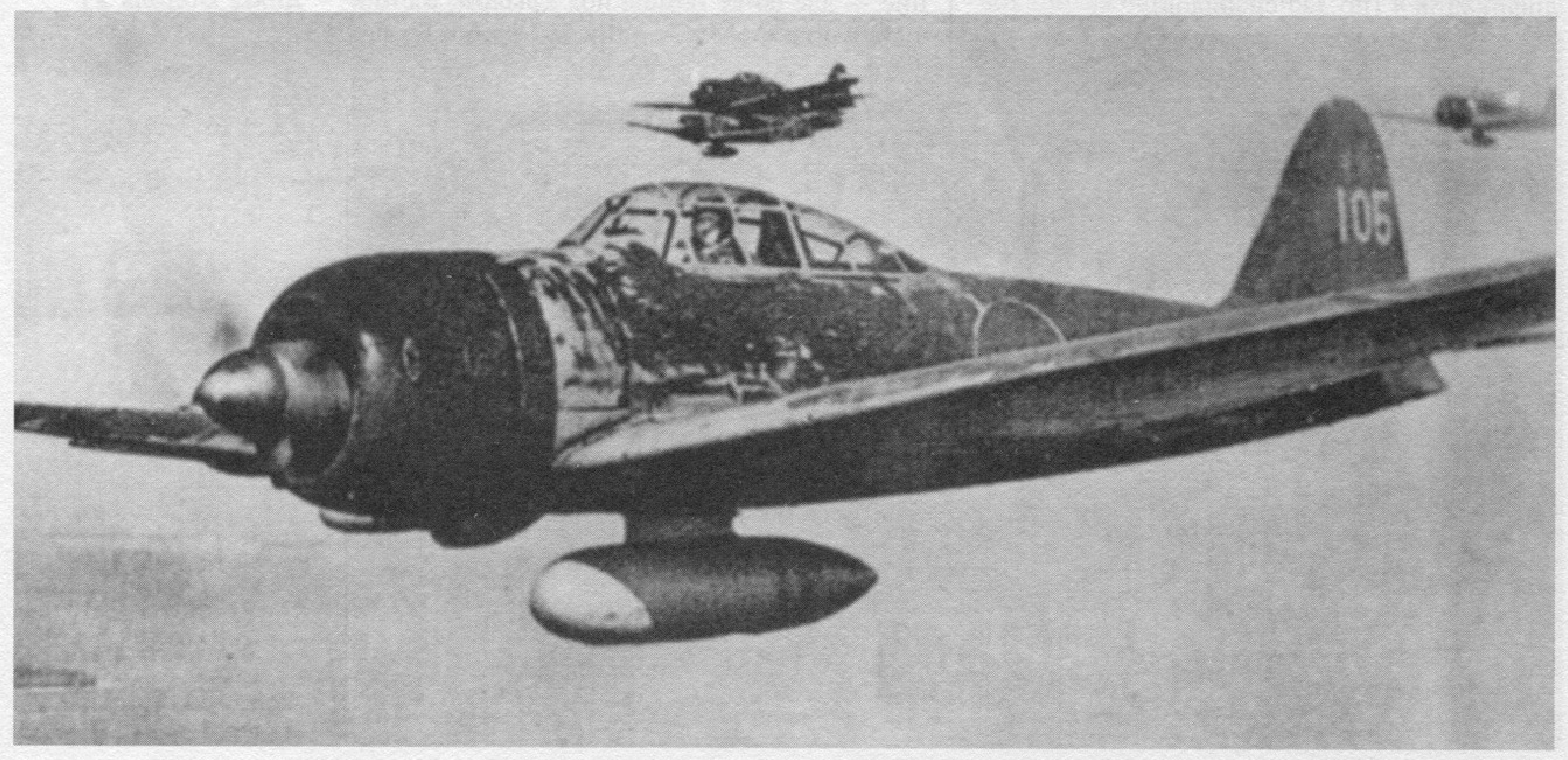
Окраска самолетов и опознавательные знаки

Приступая к изучению окраски самолетов А6М, нужно учесть несколько факторов. Во-первых, это довольно продолжительный срок боевой карьеры этого истребителя, за время которого успело поменяться несколько типов окраски и камуфляжа. Во-вторых, «творческий» подход основных фирм-производителей — «Мицубиси» и «Накадзима» — к реализации утвержденных Каигун Коку Хомбу схем окраски и предписанных оттенков красок. И, наконец, в-третьих — наличие огромного количества неофициальных типов камуфляжа, применявшихся в полевых условиях. Часто даже машины одного подразделения были окрашены совершенно по-разному.

Императорский флот, подобно другим военным флотам (и в отличие от армейской авиации), придавал окраске самолетов очень большое значение. Поскольку самолеты морской авиации большей мерой подвергаются воздействию агрессивной среды — морской воды, — качественное лакокрасочное покрытие, эффективно защищающее от коррозии, является одним из важных средств обеспечения боеготовности авиации. Поэтому морские авиаторы предъявляли довольно жесткие требования к окраске не только наружных, но и внутренних поверхностей самолета. Все внутренние поверхности самолета предписывалось покрывать тремя слоями красно-коричневой защитной краски, затем — двумя слоями краски, применяемой для наружных поверхностей, а поверх этого — ещё и слоем лака (при окраске кабины применялся специальный противобликовый лак). Понятно, что к концу войны, когда экономика Японии находилась в «коматозном» состоянии, производители вряд ли строго придерживались этих указаний.

Что касается окраски наружных поверхностей, то все «Зеро» (включая и прототипы), выпущенные до 1943 г., на заводе красились в светло-серый цвет и покрывались водоустойчивым лаком, придававшим серой краске зеленовато-коричневый оттенок. Исключение составляли несколько участков: капот двигателя был черным, задние поверхности лопастей винта — матово-черные либо коричневые; кок и передние поверхности лопастей винта сохраняли цвет неокрашенного алюминия. Опознавательные знаки «хиномару» (дословно «диск солнца») наносились на фюзеляже около кабины пилота, а также на верхних и нижних поверхностях обеих консолей крыла. Диаметр «хиномару» на фюзеляже равнялся 2/3 высоты фюзеляжа, на крыла для ранних модификаций А6М — 2/3 ширины крыла. На крыльях самолетов А6М2 и А6М3 «хиномару» наносились на расстоянии 2/3 диаметра знака от конца крыла. У А6М5-А6М8

А6М3а модель 22а из 251 кокутая, Рабаул, 1943 г.



«хиномару» были большего диаметра (3/4 ширины крыла) и наносились на расстоянии своего диаметра от конца крыла. Встречались самолеты, у которых «хиномару» наносились на фоне белого квадрата. Применительно к морской авиации это означало, что самолет предназначен для тренировочных полетов в составе боевых частей. Существует также мнение, что такой квадрат был знаком быстрой идентификации, наносившимся, главным образом, на самолеты, действовавшие в системе ПВО Японии

В Китае A6M2 летали в заводской окраске, но, как и все воевавшие в этом регионе самолеты, узкую белую «китайскую» полосу у самого киля. По мере износа сошедшую краску «подправляли» свежей, из-за чего на самолетах появились более светлые пятна. Такие самолеты выглядели неопрятно, поэтому, в конце концов, на всех «китайских» «Зеро» полностью перекрасили хвостовые части фюзеляжа — так появилась двухцветная окраска, характерная для ранних A6M2. Довольно часто при необходимости подновить заводскую окраску применяли бесцветный лак, который придавал самолетам более темный, даже коричневатый оттенок. После 1942 г. подобные методы уже не применялись.

Во время боев над Соломоновыми о-вами, когда Япония постепенно начала терять превосходство в воздухе, возникла необходимость ввести для «Зеро» защитный камуфляж. Верхние и боковые поверхности самолетов стали в полевых условиях покрывать темно-зеленой краской, а поскольку при этом часто использовались не только стандартные японские краски, но и трофейные американские или голландские, то и оттенков было великое множество. Много зависело и от «художественного вкуса» персонала, занимающегося камуфлированием: если одни самолеты были целиком перекрашены в темно-зеленый цвет, то на других появился пятнистый или сетчатый камуфляж. Опознавательные знаки «хиномару» иногда обводили тонкой белой каймой. Кок и лопасти винта в большинстве случаев оставляли неокрашенными.

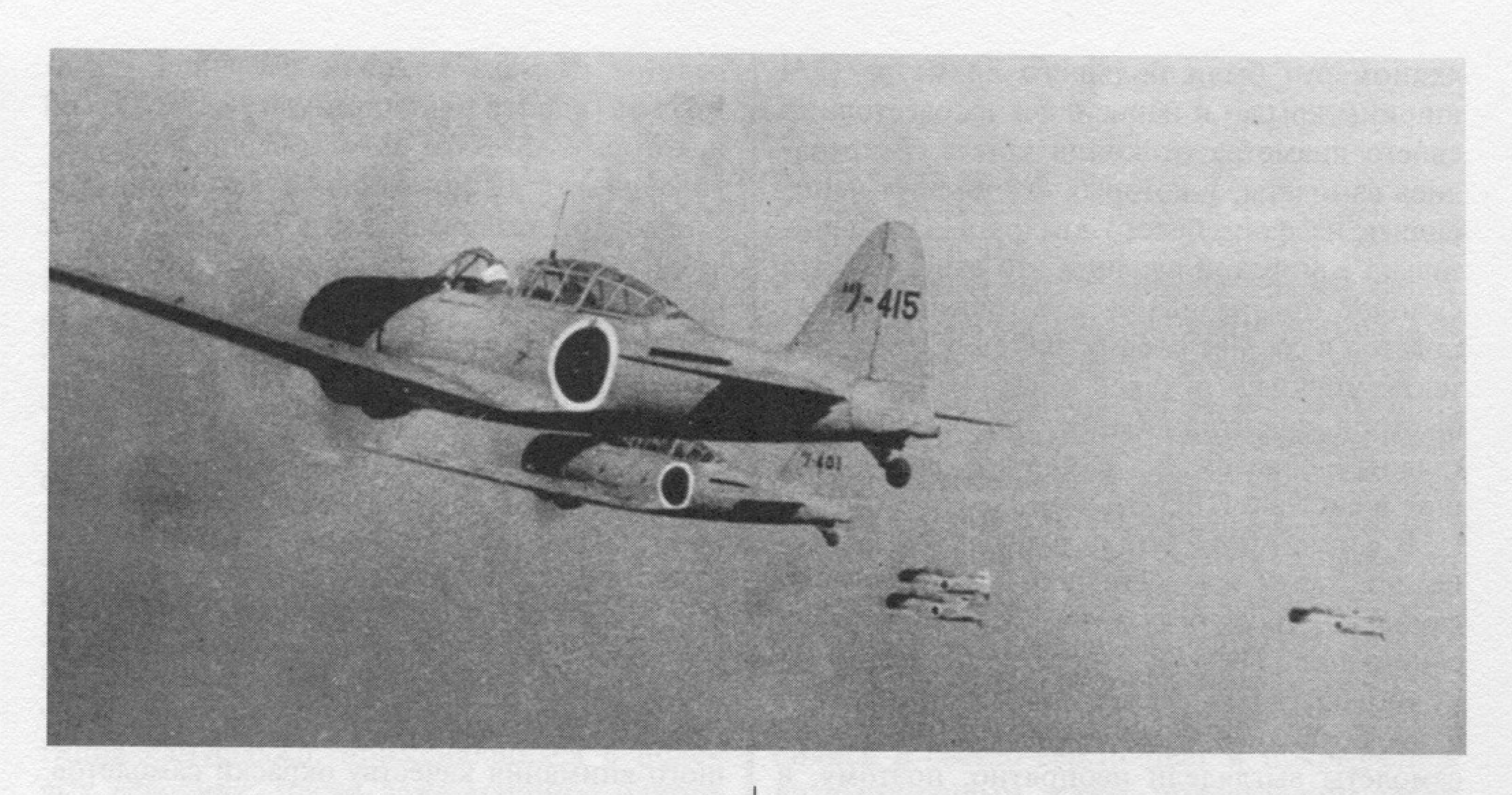
Летом 1943 г. ввели новую схему камуфлирования самолетов Императорского флота, официально утвердив схему, применявшуюся гораздо раньше. Новый камуфляж был следующим: верхние и боковые поверхности фюзеляжа, верхние поверхности крыла и горизонтального оперения, а также боковые — вертикального, окрашивались в темно-зеленый цвет; нижние поверхности — в светло-серый; капот двигателя — в черный. Передняя кромка крыла от фюзеляжа до середины размаха консоли получила узкую желтую идентификационную полоску (на некоторых A6M эти полосы были светло-серого цвета). Ширина белой каймы вокруг «хиномару» устанавливалась в 75 мм. Кок и лопасти винта предписывалось покрывать красно-коричневой краской (как для внутренних поверхностей самолета), однако встречались темно-зеленые, либо вообще неокрашенные винты. В 1945 г. идентификационные полосы и белую кайму вокруг «хиномару» официально отменили. Однако их продолжали наносить на вновь выпущенные самолеты. На старых самолетах полосы не закрашивали, а вот белую кайму в полевых условиях часто замазывали темно-зеленой или любой другой доступной краской темного цвета. В 1944-45 гг. уже не уделяли большого внимания качеству окраски самолетов. Случалось, что A6M выпускались с завода с неокрашенными нижними поверхностями в цвете натурального алюминия.

В рамках предписанных схем окраски существовали некоторые вариации, благодаря которым можно идентифицировать самолеты разных производителей. В частности, «Накадзима» наносила белый ободок вокруг «хиномару» с первого выпущенного ею A6M, но ширина его составляла всего 30 мм вместо предписанных 75 мм. Уже по сравнению с самолетами, изготовленными «Мицубиси», были идентификационные полосы. Имелись различия в выполнении цветоперехода между светло-серой и темно-зеленой красками, также по-разному наносились эксплуатационные надписи.

Самолеты A6M2-N носили заводскую окраску — не известно ни одного случая применения на них пятнистого либо сетчатого камуфляжа. У машин с темно-зеленым камуфляжем в тот же цвет красили верхние поверхности поплавков и боковые — стоек. На главном поплавке на уровне винта наносилась предупредительная красная полоса шириной 300 мм. Гидросамолеты были особенно подвержены влиянию морской воды, поэтому их краска очень быстро старела, выцветала и осыпалась. На светло-серых самолетах этот процесс сопровождался химической реакцией краски и красно-коричневой грунтовки, что приводило к появлению характерной светло-фиолетовой ряби. Этот феномен, замеченный американцами на японских гидросамолетах на Алеутских о-вах, породил довольно распространенный миф о якобы особом «алеутском» камуфляже японских самолетов.

Учебные самолеты A6M2-K и A6M5-K целиком красились в оранжевый цвет — за

А6М2-К в боевых порядках парой выполняют учебный полет. Самолеты окрашены целиком в оранжевый цвет



исключением черного капота двигателя. У учебных А6М граница черного цвета достигала кабины пилота. Тактические знаки черного цвета, наносимые на хвосте, часто дублировались на нижних поверхностях крыльев. Немногочисленные учебные самолеты, применявшиеся во фронтовых частях, несли обычный камуфляж (иногда зелёной краской покрывались только верхние поверхности, низ же оставался оранжевым). Единственной особенностью была белая кайма вокруг «хиномару» на крыльях — на боевых истребителях такая кайма имелась только вокруг фюзеляжных знаков.

Самолеты А6М практически всех модификаций несли стандартный набор предупредительных надписей и знаков. На передней поверхности лопастей винта на расстоянии 100 мм от конца лопастей наносилось две красные полоски шириной 30 мм с промежутком 30 мм между ними. С 1943 г. вместо двух полосок стали наносить одну шириной 50 мм на расстоянии 50 мм от конца лопастей. На красно-коричневых и темно-зеленых винтах полоска была желтого цвета. Наконец, в 1945 г. весь конец лопасти спереди и сзади на 100 мм стали красить в желтый цвет. На верхних поверхностях крыльев и фюзеляжа находилось несколько предупредительных надписей и линий, выполненных красной или черной краской. В хвостовой части фюзеляжа на левом борту черной краской наносилась таблица, в которой приводился серийный номер самолета, дата выпуска и другая подобная информация. На створках шасси наносились полосы синего, желтого и красного цветов (впоследствии только синего и красного, или даже одного красного), служившие индикаторами нагруженности самолета. Кроме того, самолет нес позиционные огни — белый задний, красный левый и сине-зеленый правый. Характерно, что на японских самолетах для позиционных огней использовались цветные лампочки, а их остекление выполнялось бесцветным.

Внутренние поверхности ниш шасси покрывали защитным бесцветным лаком, в который добавляли немного синей или сине-зеленой краски (т.н. аотаки — бамбуково-зеленый цвет), что на фоне дюралевой подложки придавало поверхностям характерный салатово-металлический цвет. Стойки шасси были черного цвета, цилинды амортизаторов — металлические неокрашенные.

Внутри кабины пилота все поверхности покрывали темной антибликовой краской. «Мицубиси» чаще всего использовала серо-зеленую краску, «Накадзима» — салатово-серую. Изредка применялась оливковая, серо-желтая или даже бежевая краска. Приборная доска и панели переключателей могли быть черного цвета, или же выкрашенные в тон стенок кабины. Рукоятка выпуска шасси, ручка дросселя и кнопка спуска оружия были красного цвета, ручка селектора оружия и рукоятка переключения шага винта — желтые. Регулятор маслорадиатора был светло-синего цвета, а рычаг створок охлаждения двигателя — темно-серого. Переключатели топливных баков и бензонасоса были коричневыми. В 1944-45 гг. окраске внутренних поверхностей самолета стали уделять все меньше внимания. Часто кабину самолета выкрашивали краской аотака, затем отказались от использования защитного лака. Наконец, внутренние поверхности самолета вообще перестали красить.

Тактические обозначения и личные знаки

Тактические номера и знаки наносились на киль и руль направления. Надписи вначале выполнялись красной краской, или белой с красной окантовкой, позже стали применять черную краску, иногда с желтой окантовкой. Тактический номер состоял из двух частей. В первой части использовались латинские буквы, арабские или римские цифры, буквы катакамы (одного из японских алфавитов) и иногда идеограммы кандзи. Эта надпись обозначала воинскую часть. Вторая половина представляла собой трех-, реже четырехзначное число, первая цифра которого обозначала класс самолета (1 — истребитель, 2 — пикирующий бомбардировщик (или истребитель-бомбардировщик), 3 — торпедоносец и т.д.), а остальные — номер самолета. В конце войны получили распространение различные нестандартные номера, как правило, наносившиеся на самолеты камикадзе. У палубных самолетов две последние цифры номера обычно дублировались на створках шасси и капоте двигателя. Эти цифры были небольшого размера и наносились белой краской. Довольно распространенной была практика нанесения на фюзеляж цветных полос быстрой идентификации, позволяющих определить принадлежность самолета к той или иной части. На палубных самолетах такие полосы были вертикальными, на машинах берегового базирования могли быть диагональными. Например, при атаке Пёрл-Харбора самолеты, приписанные к 1-й дивизии авианосцев, несли красные полосы («Акаги» — одна полоса», «Кага» — две), 2-й — синие («Сорю» — одна, «Хирю» — две), 5-й — белые («Сёкаку» — одна полоса, «Дзуйкаку» — две). На кили обычно наносились горизонтальные полосы, обозначавшие командирские машины (командир хикотая — три полосы, тютая — две, сётая — одна). Иногда применялись и другие системы обозначений, но после 1942 г. они встречались крайне редко. До 1942 г. встречались самолеты с дарственными надписями, т.н. «хококу». Они располагались на фюзеляже позади хиномару и содержали текст кандзи и порядковый номер, а ниже более мелкими буквами — имя дарителя или название организации-дарительницы. В отличие от армейской авиации, морские летчики редко использовали цвет кока винта в качестве тактического знака, хотя встречались «Зеро» с коками самых разных цветов.

В Японии, стране с глубокими традициями коллективизма, у летчиков не было закрепленных за ними самолетов, и они летали на тех машинах, которые в данный момент были свободны (лишь командиры имели закрепленные за ними машины). Поэтому практики нанесения на самолеты личных знаков, столь популярной в Европе и США, в японской авиации не существовало. В конце войны все же такие знаки стали появляться, но ни одного снимка «Зеро» с ними не обнаружено.

Символы одержанных побед, напротив, в начале войны были весьма распространены, но к концу использовались очень редко. Обычно их рисовали на киле или руле направления, иногда на фюзеляже позади хиномару, обычно с обеих сторон, в виде звездочек, стилизованных цветов и т.п., самыми разными цветами. Знаки на конкретном самолете обозначали победы всех пилотов, когда-либо летавших на данной машине.

Отметки о победах на А6М



Организация авиации Императорского флота

Организация морской авиации Японии была тесно связана с организацией Императорского флота. Во главе стоял Морской Генеральный штаб (Морской отдел Императорской ставки), которому подчинялся штаб Объединенного флота (Ренго Кантай). До апреля 1943 г. штаб возглавлял адмирал Ямамото. В состав Объединенного флота входило несколько флотов (кантай), среди которых были и воздушные флоты (Коку Кантай).

Воздушный флот подразделялся на флотилии (Коку Сентай), которые состояли из авиагрупп — кокутаев (как правило, трех-четырех, но иногда и шести-десяти). В европейско-североамериканской традиции примерным аналогом кокутая может быть крыло или полк. Численность кокутая могла колебаться в довольно широких пределах — от полутора-двух десятков до сотни и более самолетов. В кокутаи могло входить два или более хикотая (иногда — только один), причем с середины 1944 г. хикотаи постепенно обретали все большую автономию и зачастую могли действовать в отрыве от основных сил кокутая, или же передаваться из одного кокутая в другой. Хикотай делился на два-три тютая (по административной организации эти подразделиния назывались бунтаями). В тютай входило два-три звена. Звено в истребительной авиации до 1944 г. состояло из трех машин, затем его увеличили до четырех, и теперь оно делилось на две пары (кутая).



Адмирал Исороку Ямомото, автор нападения на Перл-Харбор, символ военной неуязвимости Японии

Кокутай нес номер или имя по месту базирования. С началом войны и массовыми передислокациями частей имена утратили всякий смысл, поскольку кокутаи оказались за тысячи километров от своих баз. Поэтому в октябре 1942 г. большинство «именных» кокутаев получило номера, а имена остались лишь за учебными и базовыми кокутаями, дислоцированными на Японских островах (например, всегда «именным» был элитарный инструкторско-испытательный кокутай «Йокосука»). В то же время была введена система нумерации, в соответствии с которой первая цифра номера кокутая обозначала тип самолета, которым была вооружена часть:

1 — разведывательные самолеты;

2 — истребители типа «Ко», т.е., завоевания превосходства в воздухе. Именно эти кокутаи чаще всего вооружались «Зеро»;

3 — истребители типа «Оцу» — истребители-перехватчики. В таких кокутаях также встречались A6M, наряду с более тяжелыми машинами J2M и N1K1-J/N1K2-J;

4 — истребители типа «Хей» — ночные (на деле — чаще всего гидросамолеты);

5 — одномоторные ударные самолеты;

6 — смешанные кокутаи палубного базирования;

7 — средние бомбардировщики берегового базирования;

8 — летающие лодки дальнего действия;

9 — противолодочные самолеты;

10 — транспортные самолеты.

Вторая цифра содержала информацию о месте формирования части.

К середине 1944 г. в составе авиации Императорского флота насчитывалось примерно 85-90 кокутаев.

Введенные в 1944 г. штаты хикотаев применительно к одномоторным истребителям предусматривали наличие в хикотае 48 самолетов (в т.ч. 12 резервных), 36 пилотов и 144 человек обслуживающего персонала.

Организация истребительных частей берегового базирования Императорского флота по состоянию на 10 июля 1944 г. (приведена штатная численность)

Военно-морской район «Йокосука»
302-й кокутай (Ацуги) — 48 A6M5 и J2M2, 24 J1N1/2-S

1-й воздушный флот (Филиппины)
153-й кокутай
901-й хикотай (Давао) — 24 J1N1/2-S
201-й кокутай
301-й хикотай (Себу) — 48 A6M5
305-й хикотай (Давао) — 48 A6M5
306-й хикотай (Давао) — 48 A6M5
311-й хикотай (Себу) — 48 A6M5

2-й воздушный флот (Окинава, Кюсю)
221-й кокутай
308-й хикотай (Касанохара) — 48 A6M5
312-й хикотай (Касанохара) — 48 A6M5
313-й хикотай (Касанохара) — 48 A6M5
407-й хикотай (Кагосима) — 48 A6M5
341-й кокутай
401-й хикотай (Мейдзи) — 48 N1K1-J
402-й хикотай (Мейдзи) — 48 N1K1-J

3-й воздушный флот (Япония)
131-й кокутай
851-й хикотай (Катори) — 24 J1N1/2-S
252-й кокутай
302-й хикотай (Мобара) — 48 A6M5
315-й хикотай (Татэяма) — 48 A6M5
316-й хикотай (Мобара) — 48 A6M5
317-й хикотай (Татэяма) — 48 A6M5

12-й воздушный флот (Курилы)
51-я воздушная флотилия
203-й кокутай
303-й хикотай (Катаока) — 48 A6M2/5
304-й хикотай (Михоро) — 48 A6M2/5

13-й воздушный флот (Малайя, Индонезия)
28-я воздушная флотилия
331-й кокутай (Пенанг) — 36 A6M2/5
381-й кокутай
602-й хикотай (Кендари) — 48 A6M2/5
902-й хикотай (Кендари) — 24 J1N1/2-S

Флот Китая
Район обороны «Хайнань»
254-й кокутай (Хайнань) — 24 A6M2
Район обороны «Шанхай»
256-й кокутай (Шанхай) — 24 A6M2

Тактико-технические

	А6М1	А6М2 модель 11	А6М2 модель 21	А6М3 модель 32	А6М3 модель 22
Размах крыла, м	12,00	12,00	12,00	11,00	12,00
Длина с-та, м	8,575	9,050	9,050	9,060	9,060
Высота, м	3,49	3,525	3,525	3,570	3,570
Пл. крыла, кв.м	22,438	22,438	22,438	22,438	21,538
Вес пустого с-та, кг	1652	1695	1745	1807	1873
Вес взлетный, кг	2343	2338	2421	2535	2679
Вес макс., кг		2574	2757	2884	
Тип двигателя	Зюйсей 13	Сакае 12	Сакае 12	Сакае 21	Сакае 21
Мощность номин., кВт	597	619	619	754	754
на высоте, м	4000	4200	4200	2850	2850
Мощность взл., кВт		701	701	843	843
Запас топлива норм., л	518	518	518	470	
Запас топлива макс., л		848 с ПТБ	848 с ПТБ	790	
Емкость маслобака, л		63,5	63,5	54	
Скорость макс., км/ч	491	533	533	540	537
на высоте, м		4550	4550	6000	6000
Скорость крейс., км/ч		296-333	296-333	370	354
на высоте, м		4000	4000	6000	6000
Скорость посад., км/ч	111	119	119		
Время набора	7'15"	7'27"	6'00"	7'19"	
высоты, м	5000	6000	5000	6000	
Практ. потолок, м		10080	10300	11050	11050
Дальность норм., км					
Дальность макс., км				2378	
Вооружение, к-во х калибр, мм	2х20 2х7,7	2х20 2х7,7	2х20 2х7,7	2х20 2х7,7	2х20 2х7,7

характеристики самолетов А6М

А6М2-N	А6М2-К	А6М5 модель 52	А6М5с модель 52с	А6М6 модель 53с	А6М7 модель 63с	А6М8 модель 64
12,00	12,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00
10,131	9,050	9,121	9,121	9,121	9,121	9,237
4,305	3,525	3,570	3,570	3,570	3,570	3,570
22,438	22,438	21,30	21,30	21,30	21,30	21,30
1921	1819	1894	2155	2050		2150
2460	2334	2743	3150	3000		3150
	2627	3083	3400			3800
Сакае 12	Сакае 12	Сакае 21	Сакае 21	Сакае 31	Сакае 31	Кинсей 62
619	619	754	754	754	754	933
4200	4200	6000	6000	6000	6000	6000
701	701	843	843	843	843	1119
518	500	570	500			
848 с ПТБ	595	890 с ПТБ	820 с ПТБ			
30	63,5	52	52			63
436	476	565	540	542	543	573
4300	5600	6000	6000	6400	6400	5600
296	315	330	345		370	370
		6000	6000			4000
111	119	128			135	138
6'43"	7'57"	7'01"	5'50"	9'53"	6'00"	18'00"
5000	6000	6000	5000	8000	5000	10000
7960	10180	11740	11050	10150	11180	13500
	1360	1550	1520	1538	1520	
		1920	2960		2960	1800
2x20		2x20	2x20	2x20	2x20	2x20
2x7,7	2x7,7	2x7,7	3x13,2	3x13,2	3x13,2	2x13,2

Характеристики двигателей, применявшихся на самолетах А6М

	Ха-35-10 «Сакае 12»	Ха-35-20 «Сакае 21»	Ха-32-10 «Кинсей 62»
Диаметр цилиндра, мм	130	130	150
Ход поршня, мм	150	150	170
Степень сжатия	7,2	7,2	6,5
Взлетная мощность, кВт (л.с.)	748 (1014)	845 (1146)	1126 (1530)
при количестве оборотов, об./мин	2550	2750	2450
Номинальная мощность, кВт (л.с.)	733 (994)	822 (1115)	1067 (1450)
при количестве оборотов, об./мин	2500	2700	2350
на высоте, м	3000	2850	2600
Передаточное отношение редуктора	0,6875	0,6833	0,634
Диаметр двигателя, мм	1115	1115	1340
Длина двигателя, мм	1115	1115	1705
Масса сухого двигателя, кг	530	590	725

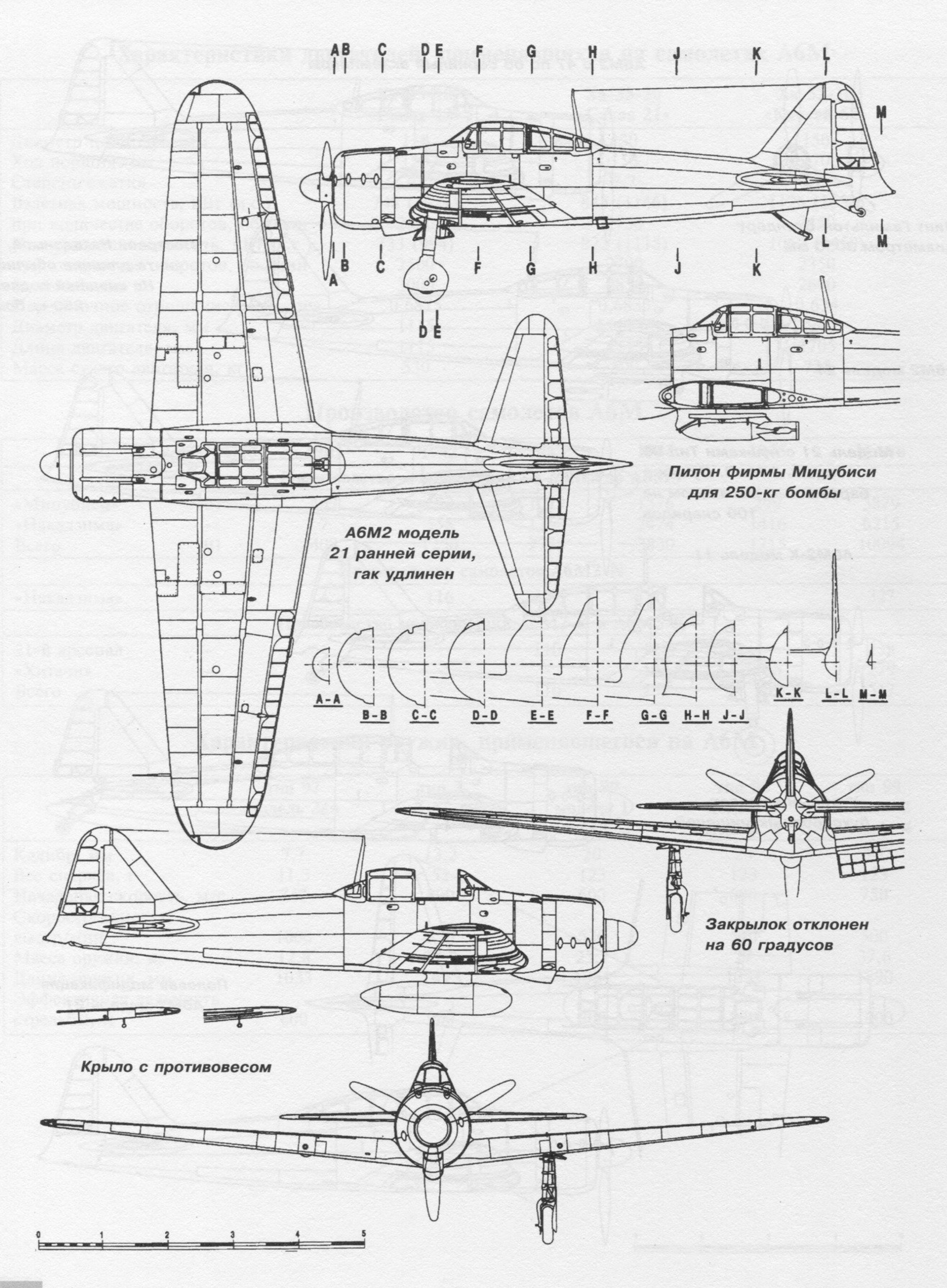
Производство самолетов А6М

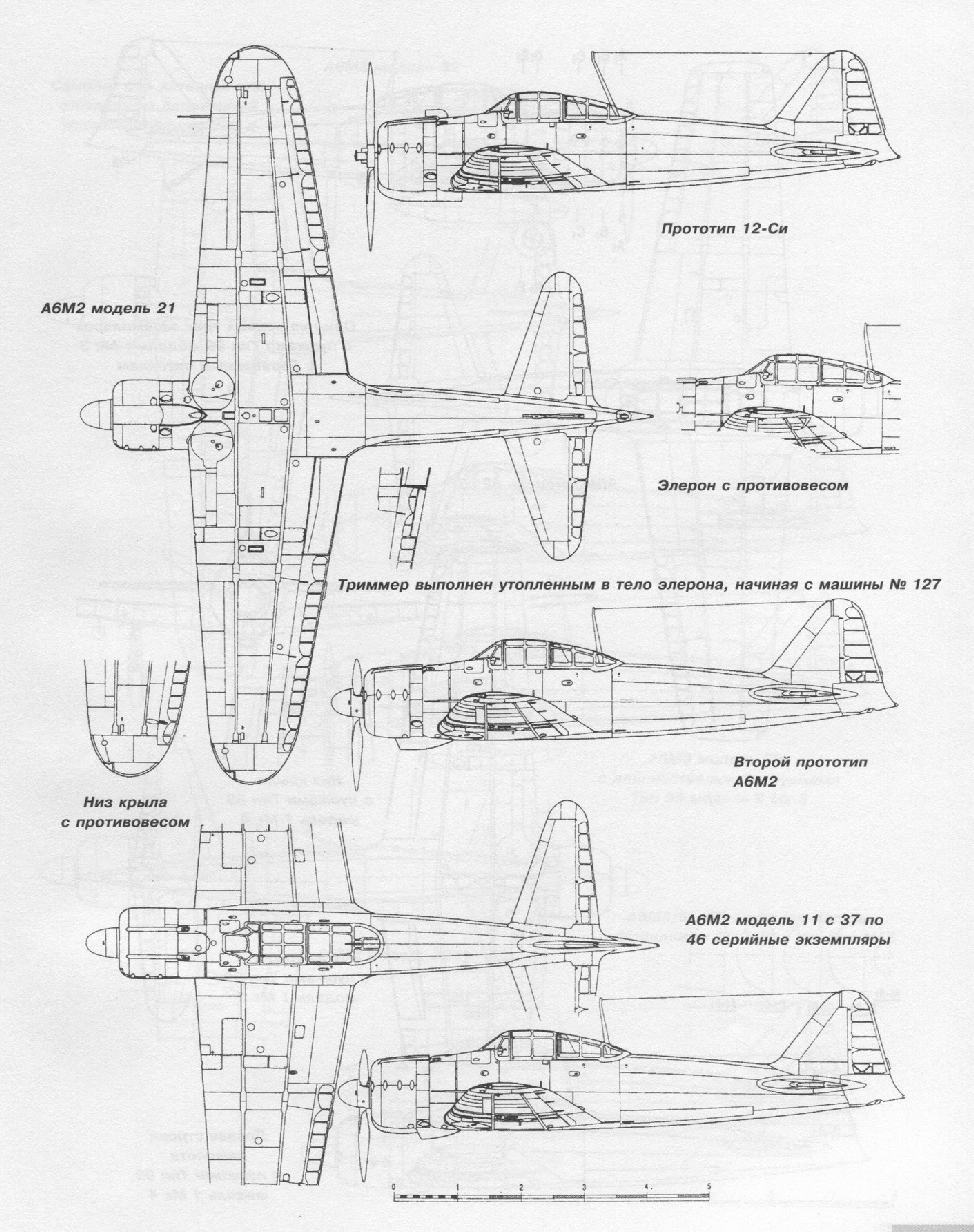
	03.39-12.40	1941	1942	1943	1944	1945	Итого
Производство модификаций от А6М1 до А6М8							
«Мицубиси»	101	402	692	1029	1376	299	3879
«Накадзима»	-	7	558	1760	2474	1416	6215
Всего	101	409	1250	2789	3830	1715	10094
Производство самолетов А6М2-N							
«Накадзима»	-	4	116	207	-	-	327
Производство модификаций А6М2-К и А6М5-К							
21-й арсенал	-	-	-	110	128	-	238
«Хитачи»	-	-	-	-	124	155	279
Всего	-	-	-	110	252	155	517

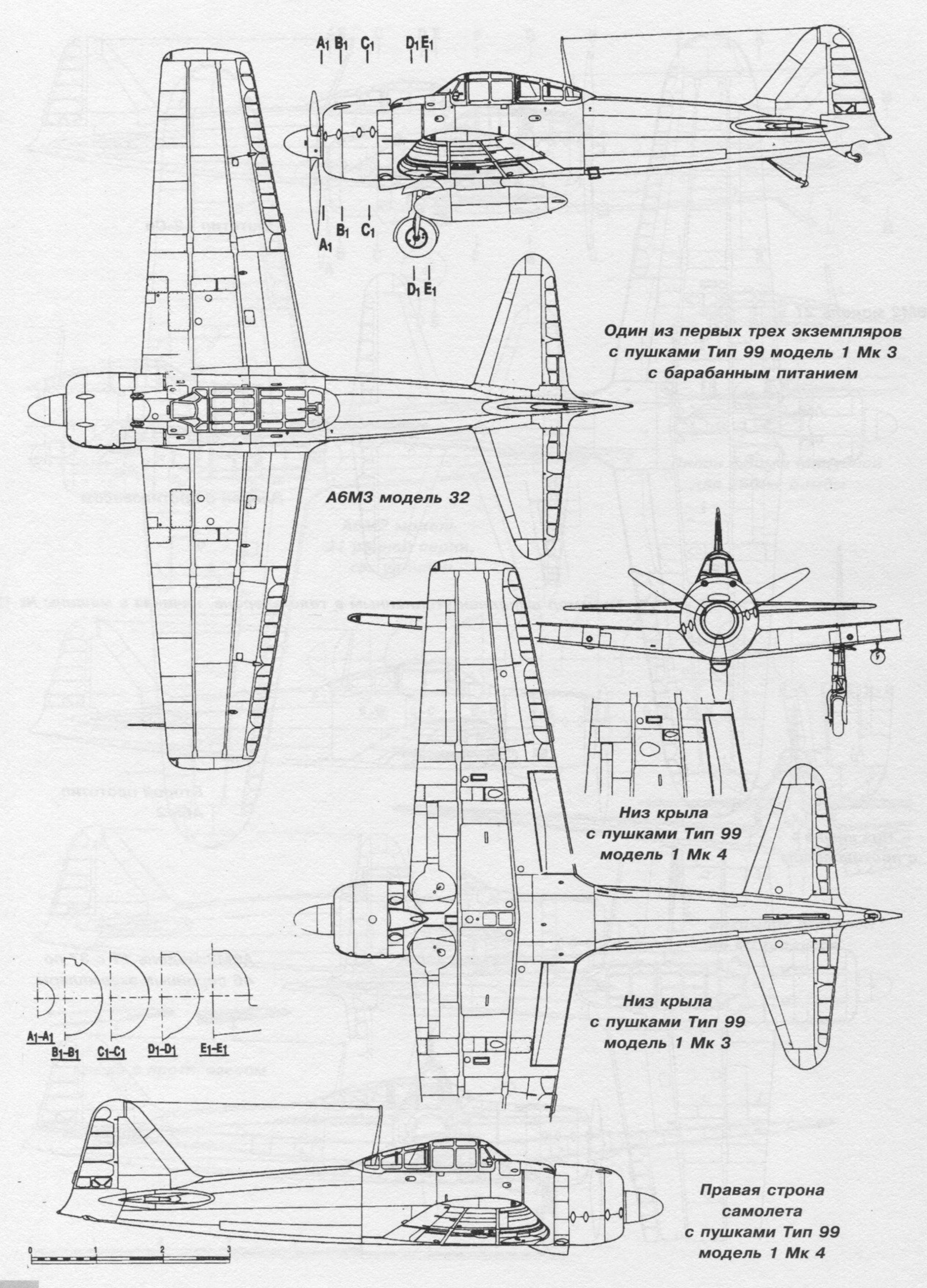
Характеристики оружия, применявшегося на А6М

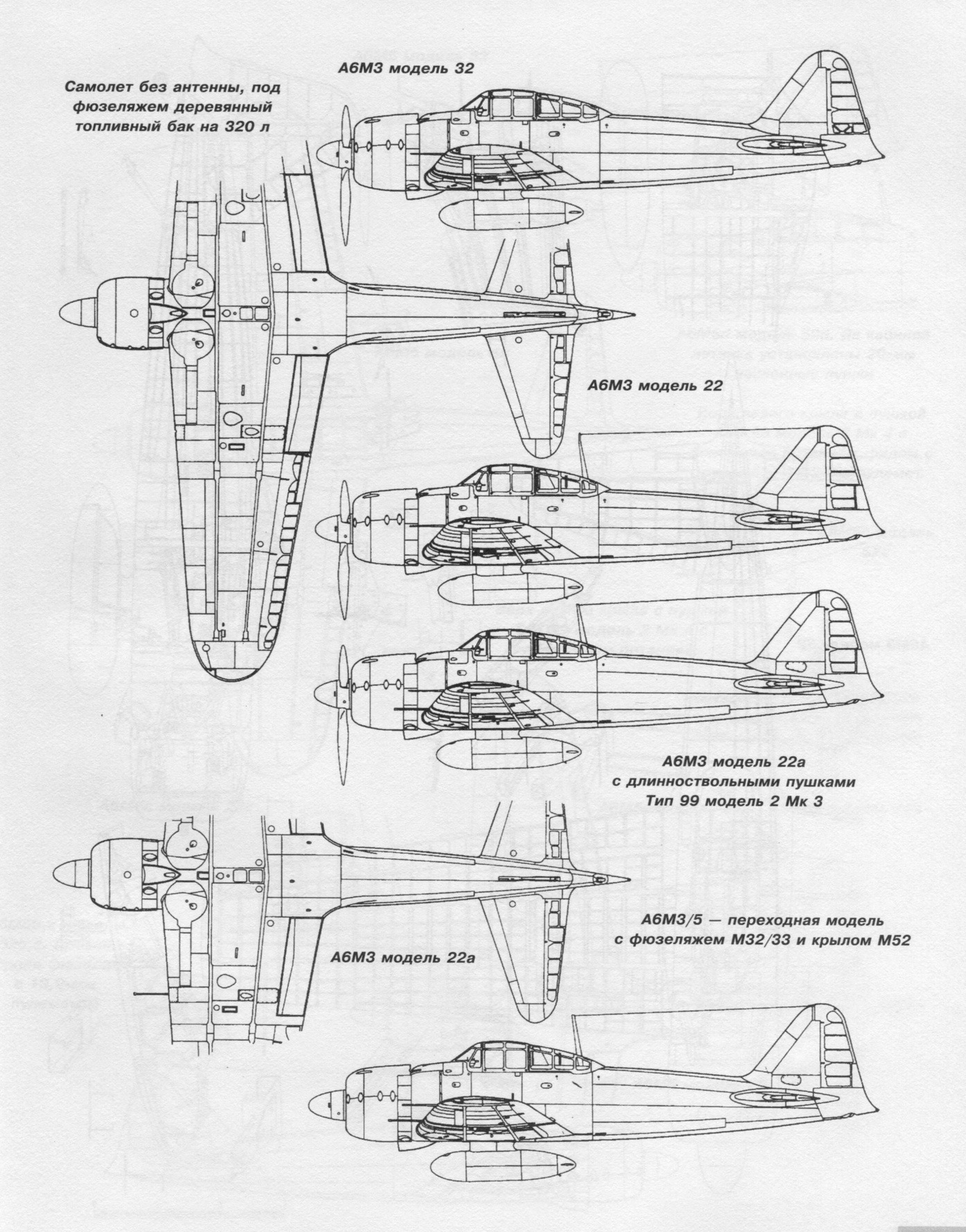
	тип 97 модель 3ко	тип 3	тип 99 модель 1 модиф. 3	тип 99 модель 1 модиф. 4	тип 99 модель 2 модиф. 4
Калибр, мм	7.7	13,2	20	20	20
Вес снаряда, г	11,3	52	123	123	123
Начальная скорость, м/с	747	800	600	600	750
Скорострельность, выстр/мин	1000	556	520	550	500
Масса оружия, кг	12,8	27,5	23,7	27	37,6
Длина оружия, мм	1033	1495	1331	1331	1890
Эффективная дальность стрельбы, м	600	900	800	800	1000

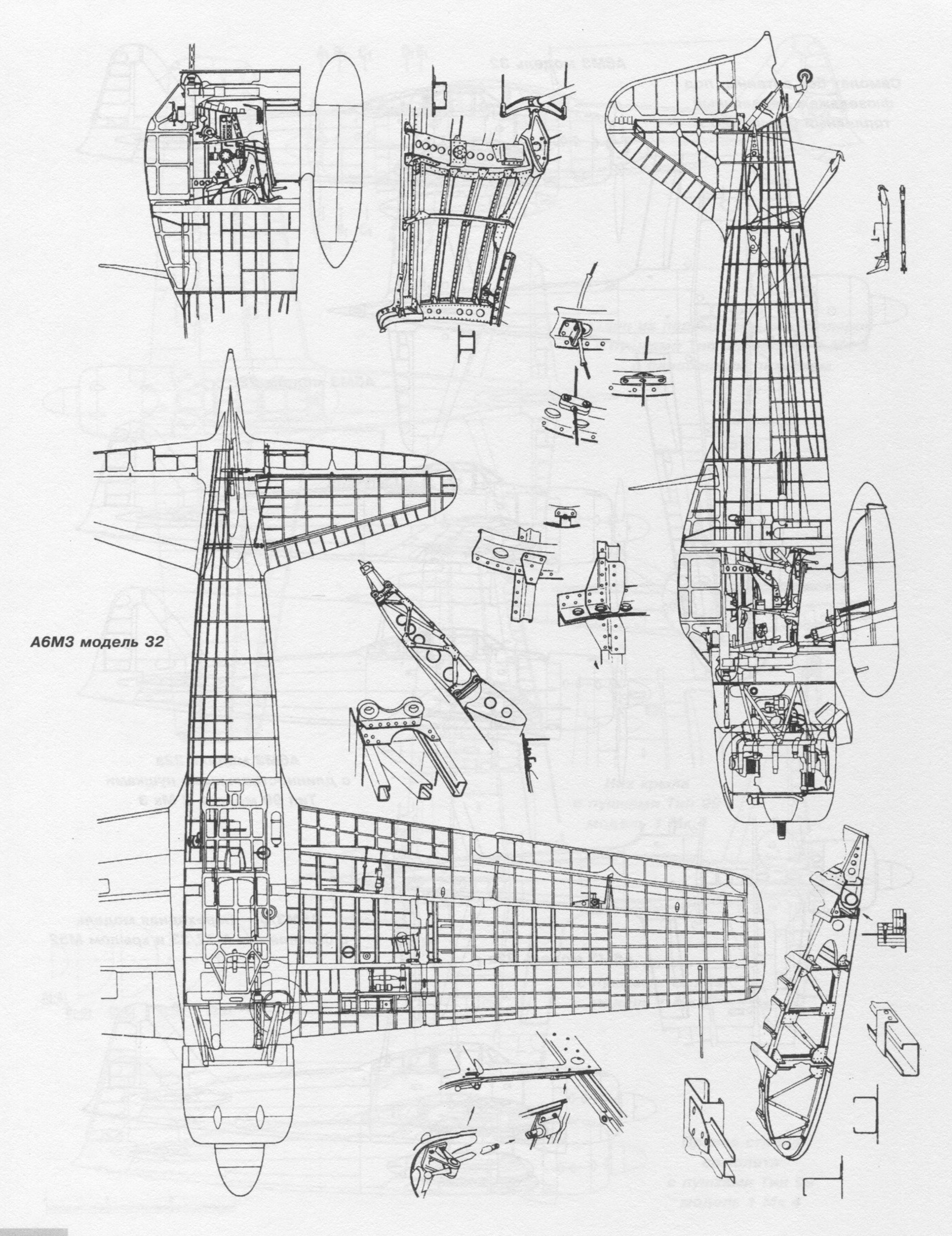

A6M2 с 47 по 66 серийный экземпляры
Винт Гамильтон-Стандарт диаметром 3050 мм
Построен Накадзимой, кок винта длиннее обычного. На внешней подвеске 250-кг бомба
A6M2 модель 21
Модель 21 с пушками Тип 99 модель 2 Мк 3. Пушки с барабанным магазином на 100 снарядов
A6M2-K модель 11
Учебный самолет-буксировщик мишеней
Полевая модификация A6M2 модель 21
0
1
2
3
4

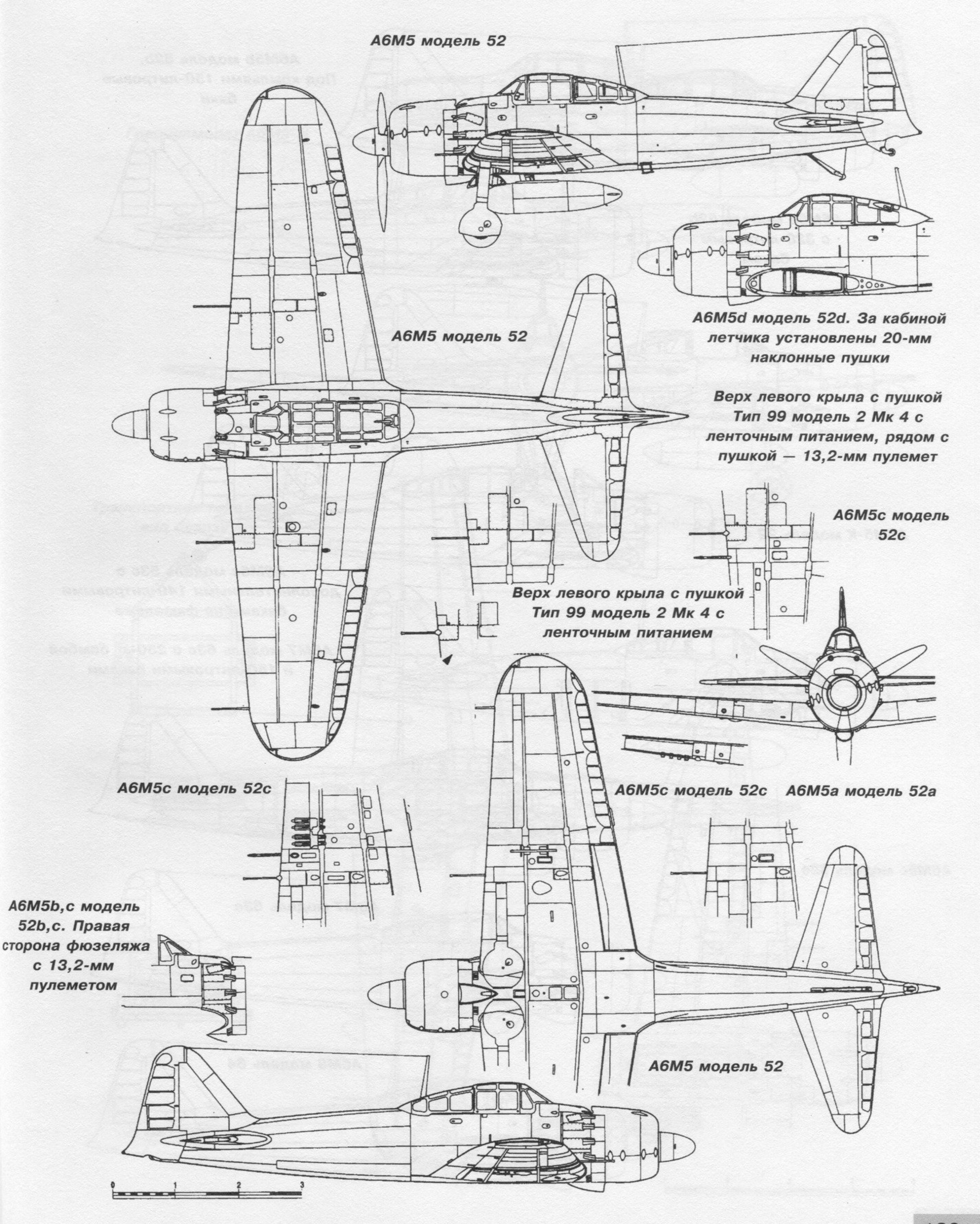

AB C DE F G H J K L
M
B C F G H J K L M
A
DE
Пилон фирмы Мицубиси
для 250-кг бомбы
A6M2 модель
21 ранней серии,
гак удлинен
A–A B–B C–C D–D E–E F–F G–G H–H J–J K–K L–L M–M
Закрылок отклонен
на 60 градусов
Крыло с противовесом
0 1 2 3 4 5

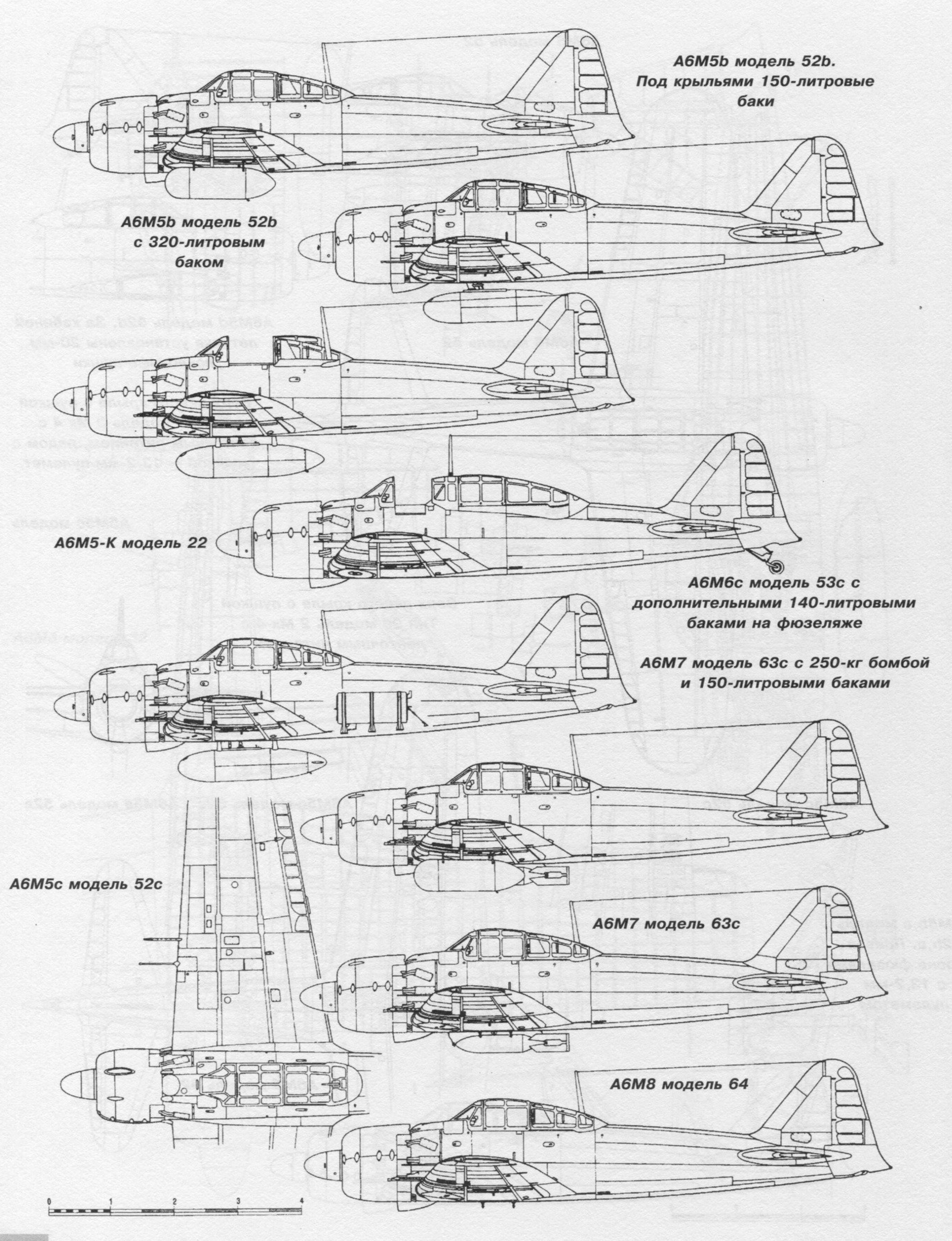

Прототип 12-Си
А6М2 модель 21
Элерон с противовесом
Триммер выполнен утопленным в тело элерона, начиная с машины № 127
Второй прототип
А6М2
Низ крыла
с противовесом
А6М2 модель 11 с 37 по
46 серийные экземпляры
0
1
2
3
4
5

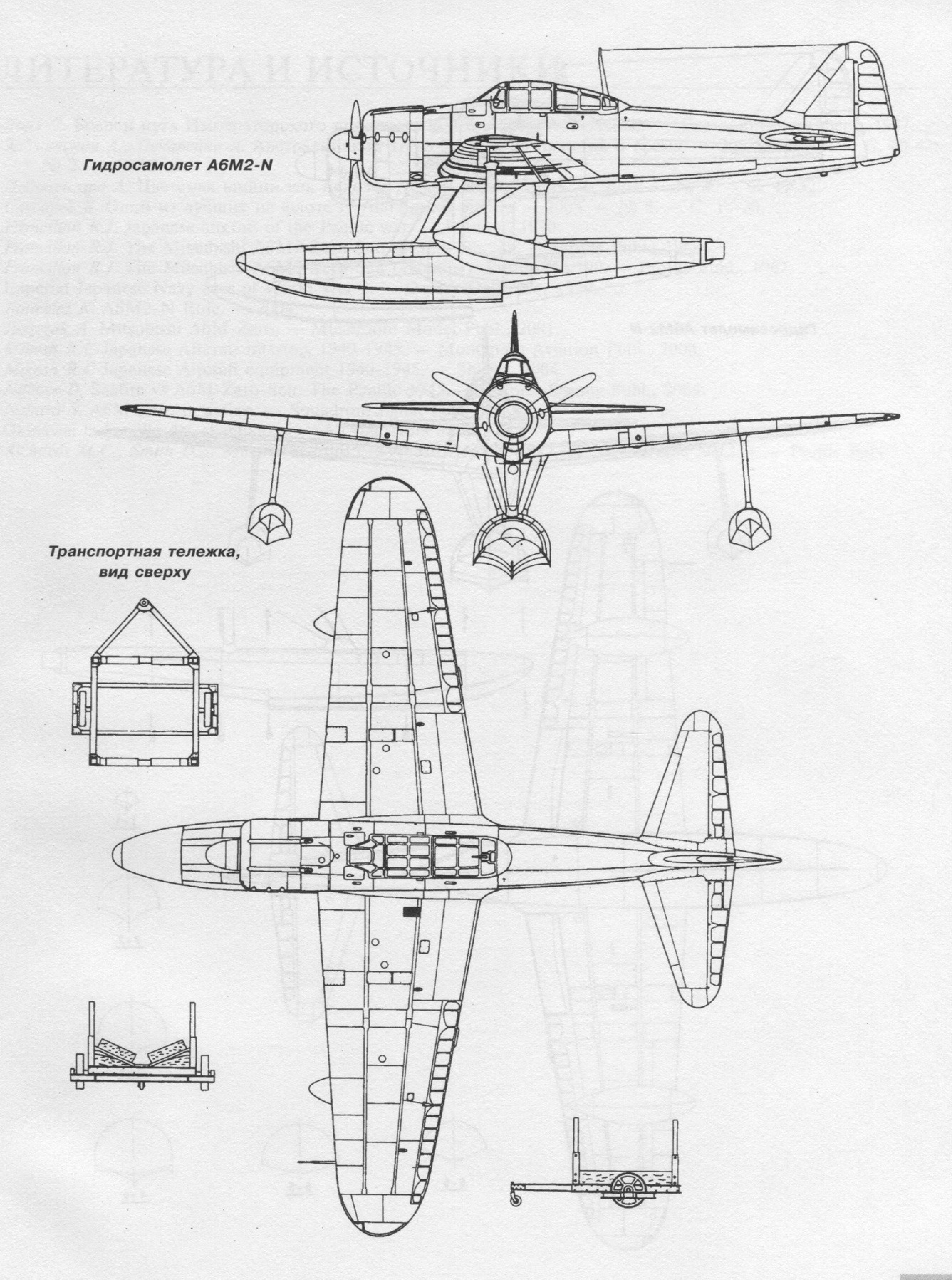

A1 B1 C1 D1 E1
A1 B1 C1
D1 E1
Один из первых трех экземпляров
с пушками Тип 99 модель 1 Мк 3
с барабанным питанием
A6M3 модель 32
Низ крыла
с пушками Тип 99
модель 1 Мк 4
Низ крыла
с пушками Тип 99
модель 1 Мк 3
A1-A1
B1-B1
C1-C1
D1-D1
E1-E1
Правая строна
самолета
с пушками Тип 99
модель 1 Мк 4
0
1
2
3

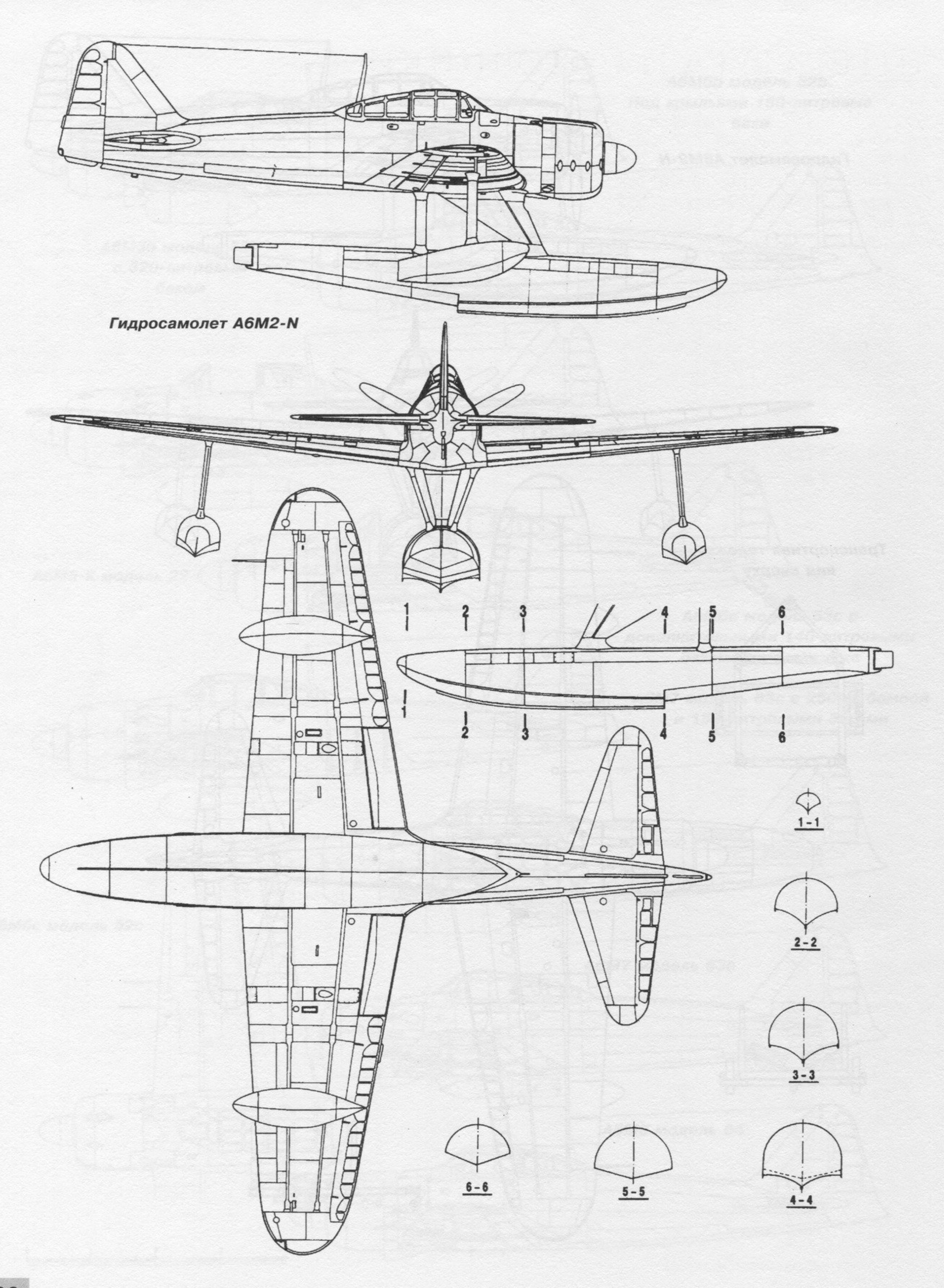

Самолет без антенны, под
фюзеляжем деревянный
топливный бак на 320 л
A6M3 модель 32
A6M3 модель 22
A6M3 модель 22a
с длинноствольными пушками
Тип 99 модель 2 Мк 3
A6M3/5 — переходная модель
с фюзеляжем M32/33 и крылом M52
A6M3 модель 22a


A6M3 модель 32


A6M5 модель 52
A6M5 модель 52
A6M5d модель 52d. За кабиной летчика установлены 20-мм наклонные пушки
Верх левого крыла с пушкой Тип 99 модель 2 Мк 4 с ленточным питанием, рядом с пушкой — 13,2-мм пулемет
A6M5c модель 52c
Верх левого крыла с пушкой Тип 99 модель 2 Мк 4 с ленточным питанием
A6M5c модель 52c
A6M5c модель 52c
A6M5a модель 52a
A6M5b,c модель 52b,c. Правая сторона фюзеляжа с 13,2-мм пулеметом
A6M5 модель 52
0
1
2
3


A6M5b модель 52b.
Под крыльями 150-литровые
баки
A6M5b модель 52b
с 320-литровым
баком
A6M5-K модель 22
A6M6c модель 53c с
дополнительными 140-литровыми
баками на фюзеляже
A6M7 модель 63c с 250-кг бомбой
и 150-литровыми баками
A6M5c модель 52c
A6M7 модель 63c
A6M8 модель 64
0
1
2
3
4


Гидросамолет A6M2-N
Транспортная тележка, вид сверху



Гидросамолет A6M2-N

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

Далл С. Боевой путь Императорского японского флота / Пер. А. Больных. — Екатеринбург: Сфера, 1997.
Заблотский А., Овчаренко А. Австралийский Пёрл-Харбор // Авиация и время. — 2008. — № 1. — С. 40-42; № 2. — С. 38-40.
Подопригора А. Цветенья вишни век недолог // Авиация и время. — 2003. — № 4. — С. 49-52.
Слесарев В. Один из лучших на флоте // Авиация и время. — 2003. — № 5. — С. 18-20.
Francillon R.J. Japanese aircraft of the Pacific war. — Putnam, 1970.
Francillon R.J. The Mitsubishi A6M2 Zero-Sen. Profile No.129. — Profile Publ., 1966.
Francillon R.J. The Mitsubishi A6M3 Zero-Sen («Hamp»). Profile No.190. — Profile Publ., 1967.
Imperial Japanese Navy aces of World War 2. — Osprey DelPrado, 1999.
Janowicz K. A6M2-N Rufe. — 2004.
Juszczak A. Mitsubishi A6M Zero. — Mushroom Model Publ., 2001.
Mikesh R.C Japanese Aircraft interiors 1940-1945. — Monogram Aviation Publ., 2000.
Mikesh R.C Japanese Aircraft equipment 1940-1945. — Shiffer, 2004.
Nijboer D. Seafire vs A6M Zero-Sen. The Pacific 1945. — Oxford: Osprey Publ., 2009.
Nohara S. A6M Zero in action. — Squadron/Signal Publ., 1983.
Okinawa: la bataille des «kamikaze» — AirMag Hors Serie n. 2.
Richards M.C., Smith D.S. Mitsubishi A6M5 to A6M8 Zero-Sen («Zeke 52»). Profile No.236. — Profile Publ.

Андрей Иванович Харук

«Зеро». Лучший палубный истребитель

Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»
Верстка и обработка фотографий — А.В. Мелихов

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

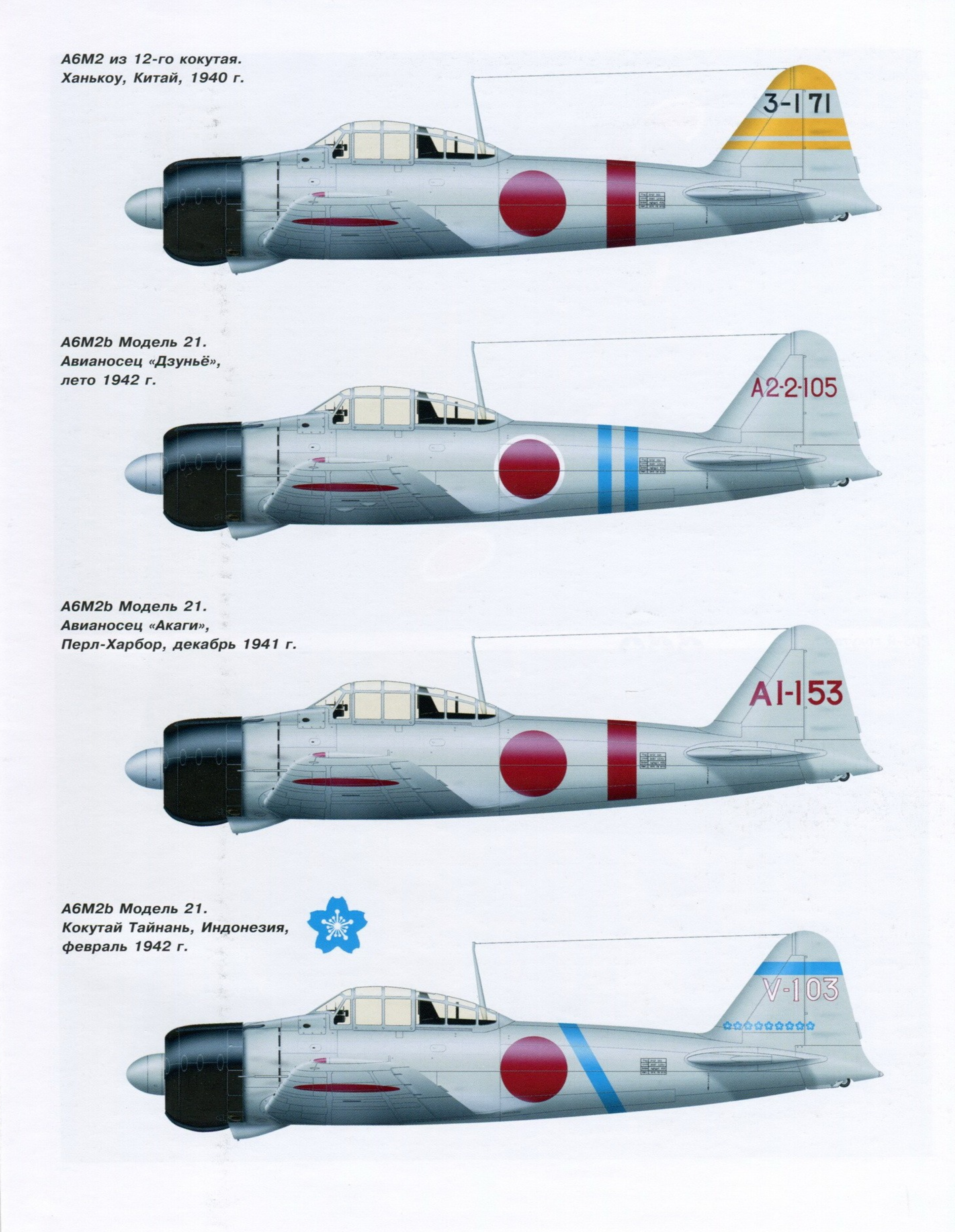
ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page - www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) - **info@eksmo.ru**

Подписано в печать 01.11.2009.
Формат 84x108 1/16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л.13,44. Тираж 2500 экз.
Зак. № 5661

ISBN 978-5-699-41280-8

9 785699 412808 >

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru



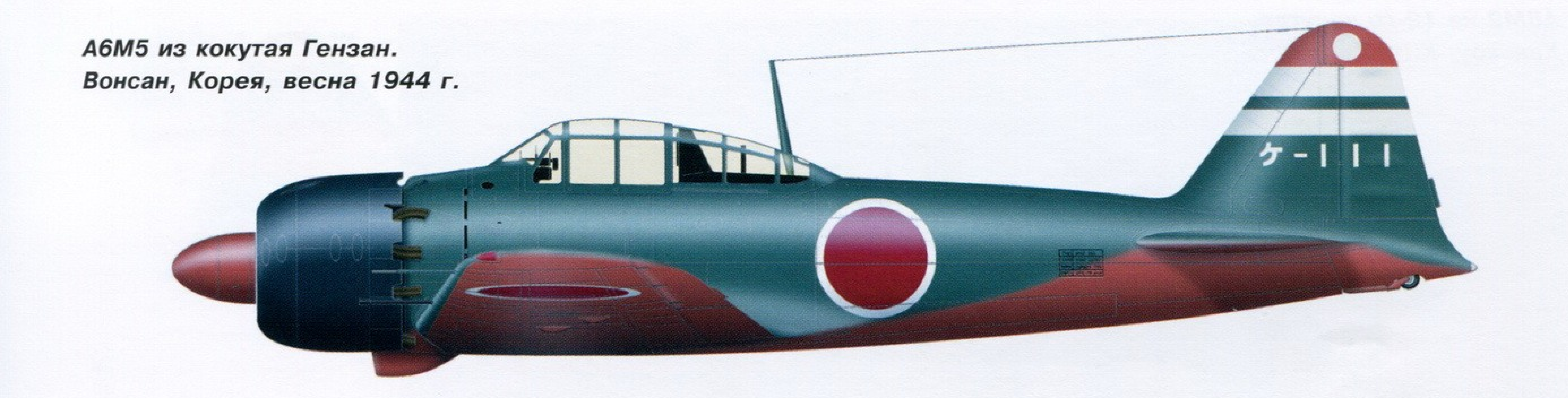
A6M2 из 12-го кокутая.
Ханькоу, Китай, 1940 г.

A6M2b Модель 21.
Авианосец «Дзуньё»,
лето 1942 г.

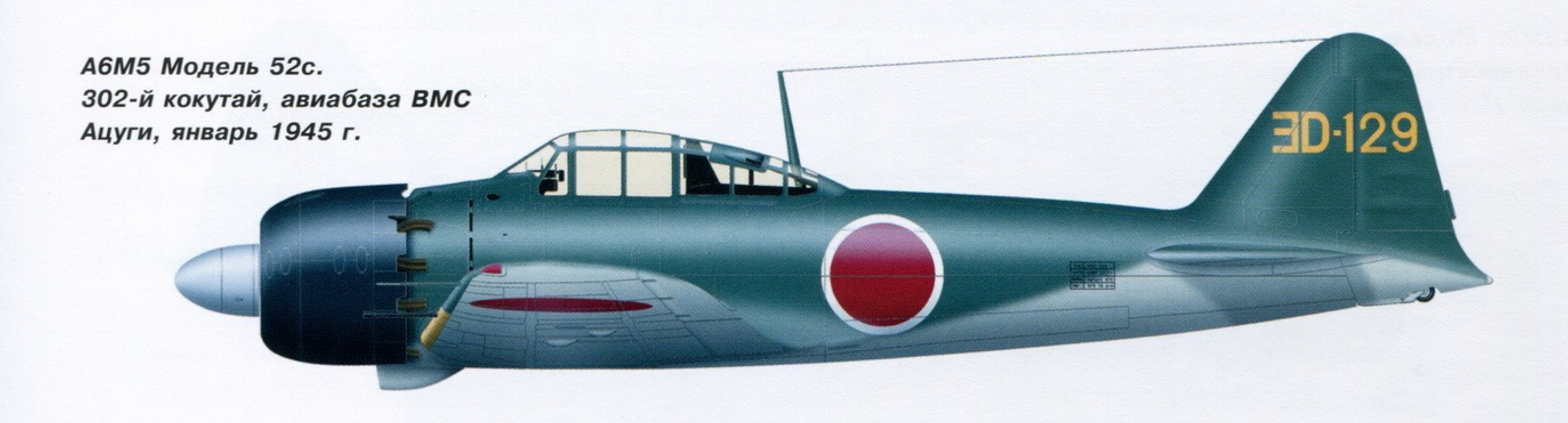
A6M2b Модель 21.
Авианосец «Акаги»,
Перл-Харбор, декабрь 1941 г.

A6M2b Модель 21.
Кокутай Тайнань, Индонезия,
февраль 1942 г.

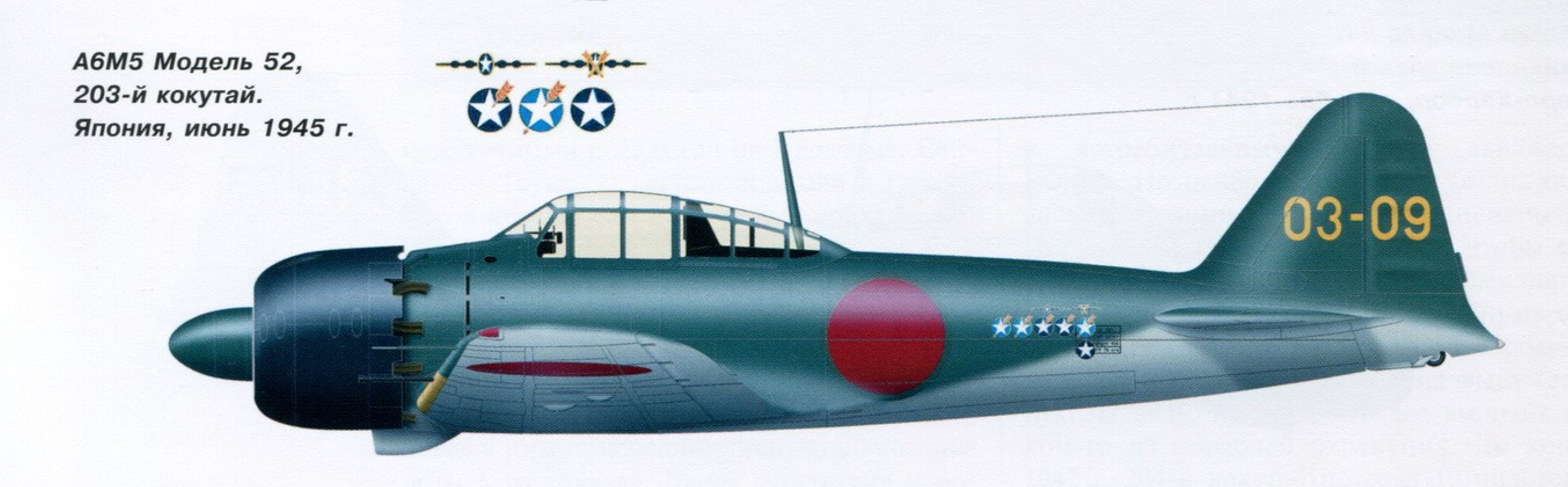
А6М5 из кокутая Гензан.
Вонсан, Корея, весна 1944 г.



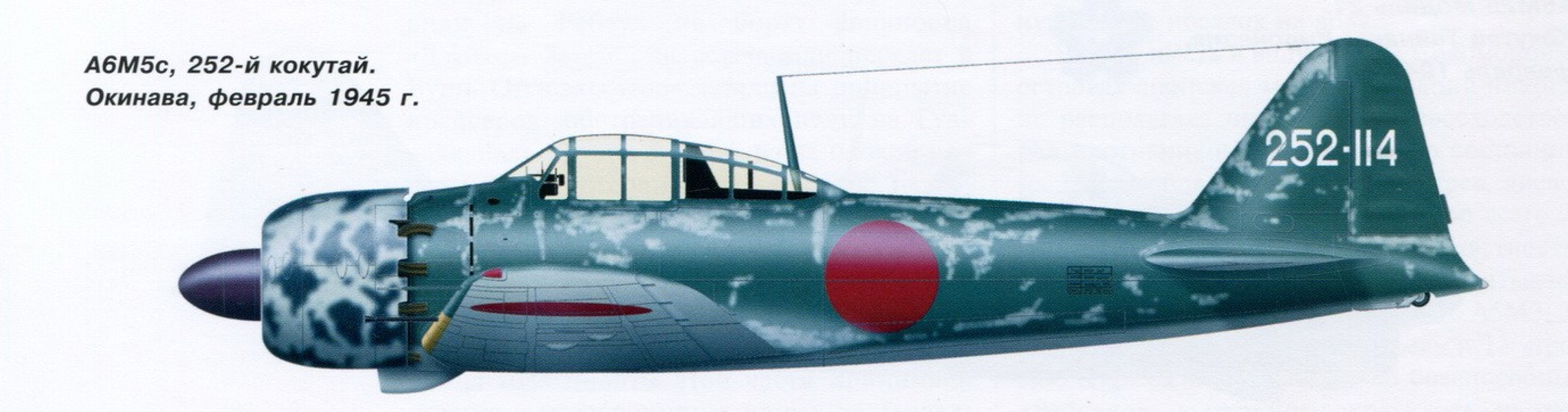
А6М5 Модель 52с.
302-й кокутай, авиабаза ВМС
Ацуги, январь 1945 г.



А6М5 Модель 52,
203-й кокутай.
Япония, июнь 1945 г.

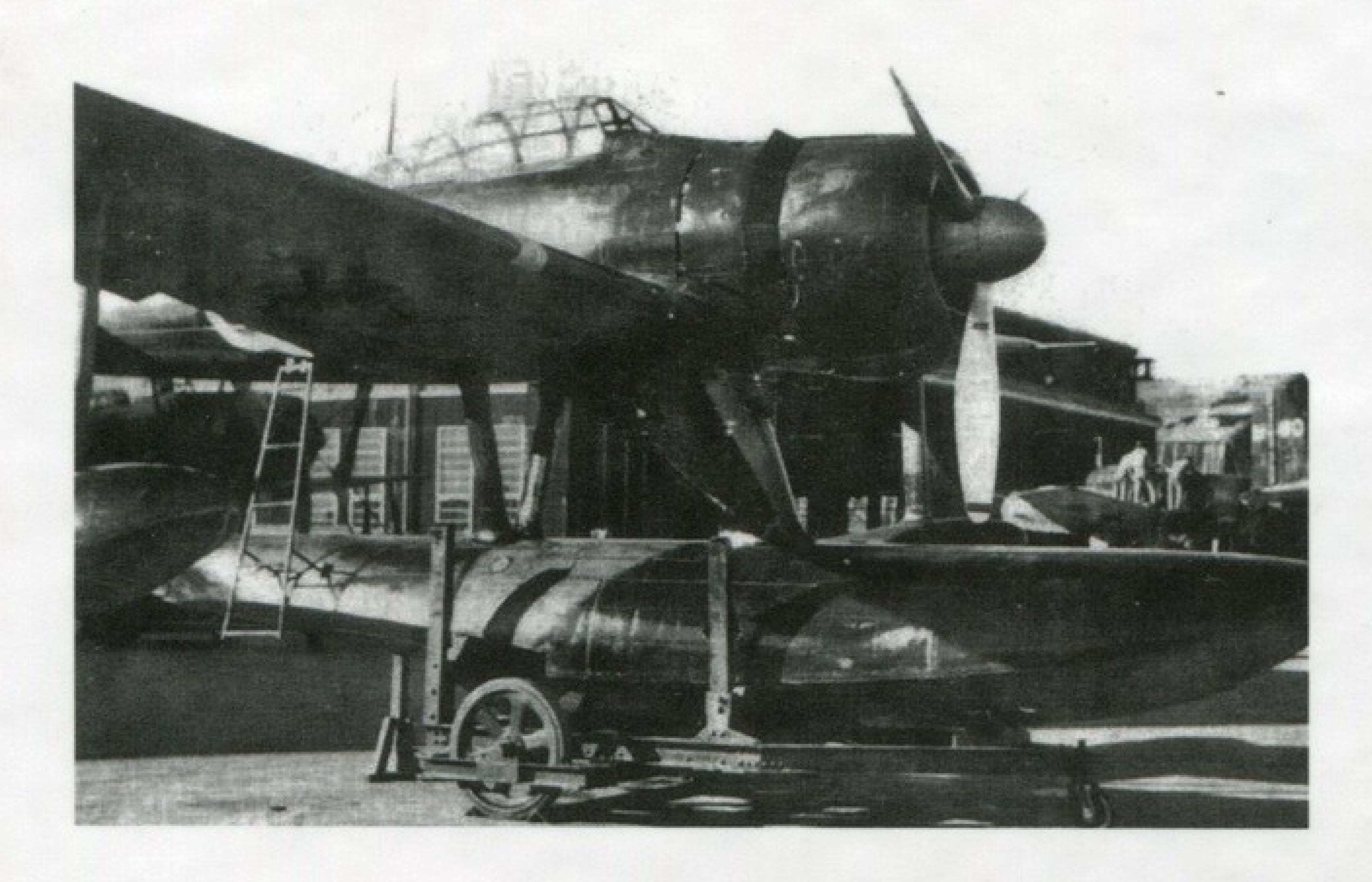


А6М5с, 252-й кокутай.
Окинава, февраль 1945 г.

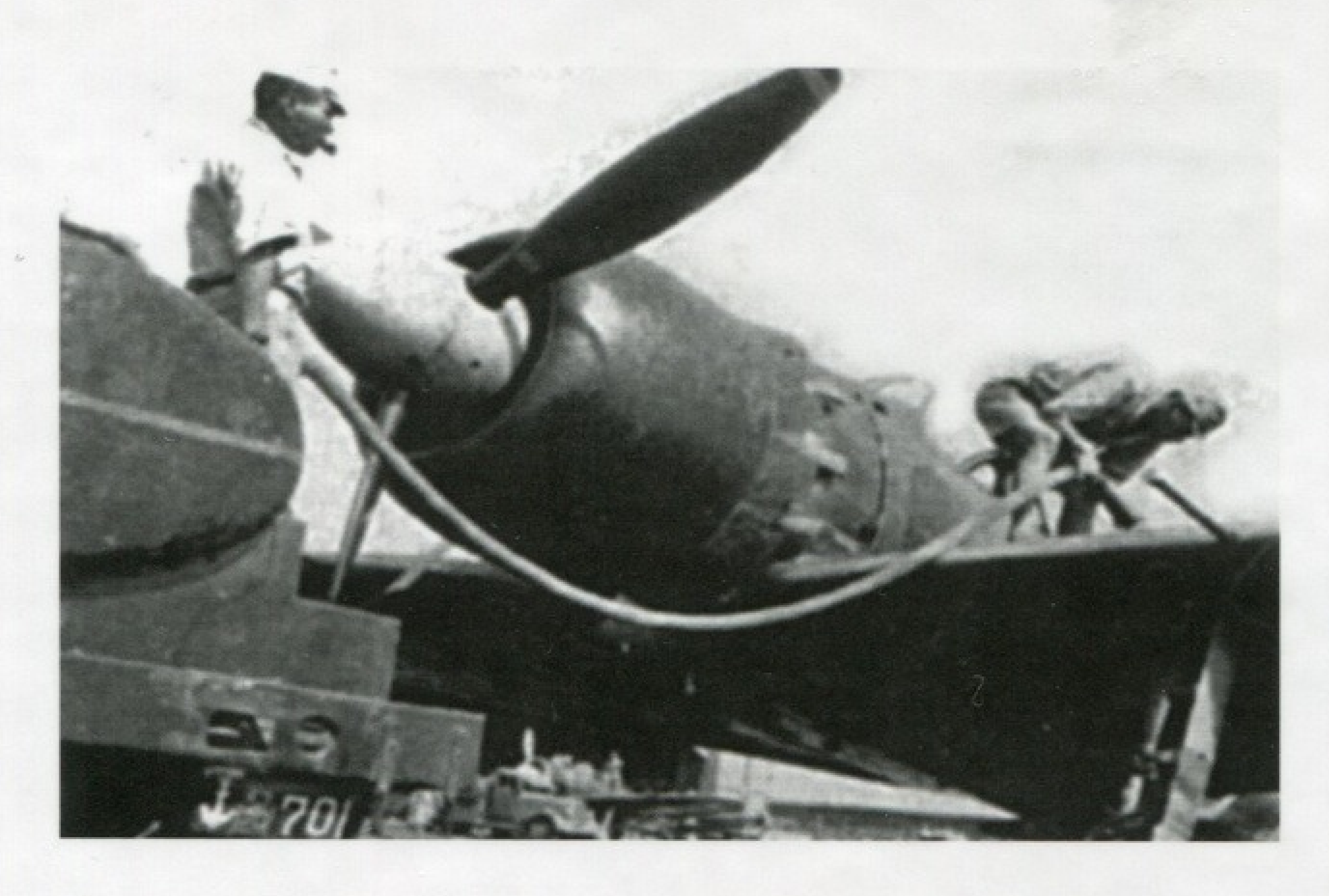


Восстановленный в США летный экземпляр А6М3.
Фото Jan Jorgensen
Внизу: А6М2 в Авиамузее на Гавайском острове Форд Айленд.
Фото: Christian Waser

А6М2 в Военном музее в Канберре, Австралия.
Внизу: А6М2 в музее в Калифорнии, США.
Фото: Phil Gilston







«Вы не встретите ничего серьезнее полотняных бипланов» – накануне войны на Тихом океане подобное отношение к японской авиации было широко распространено среди летчиков Союзников. Недооценка противника стоила многим из них жизни, потому что с первых дней тихоокеанской бойни они столкнулись с истребителем «Мицубиси» А6М, больше известным как **«ЗЕРО»**...

Этот великолепный самолет по праву стал одним из символов Второй Мировой. От Перл-Харбора и до последних боев по отражению налетов на Японию, этот истребитель участвовал практически во всех воздушных сражениях Императорского флота. Его феноменальная маневренность и большая дальность полета вошли в легенду. В течение первых шести месяцев войны на Тихом океане он не знал себе равных. Однако «Зеро» так и не дождался достойной замены – японцам больше не удалось создать ничего подобного, и, хотя к 1944 году «Мицубиси» А6М уже явно устарел, уступая истребителям Союзников по всем статьям, японская промышленность продолжала выпускать «Зеро» до конца войны.

Эта книга – первое отечественное исследование истории создания, производства и боевого применения лучшего и самого массового японского истребителя.

ISBN 978-5-699-41280-8







